1mezhdunarodnye_pravila_predupreZhdeniya_stolknoveniy_sudov_v

Неизвестный автор

SHOUT
SHARE
IT

- INTERNATIONAL REGULATIONS FOR PREVENTING COLLISIONS AT SEA,
- МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПРАВИЛА ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ СТОЛКНОВЕНИЙ СУДОВ В МОРЕ,
- Правило 4

- Rule в
- Правило 8
  - Rule 9
  - Rule 10
  - Правило 9
  - Правило 10
  - Rule 11
  - Rule 12
  - Rule 13
  - Rule 16
  - ПРИЛОЖЕНИЕ I
  - 6. Shapes
  - 7. Colour specification of lights
  - 10. Vertical sectors
  - И. Intensity of non-electric lights
  - 12. Manoeuvring light
  - 13. Approval
  - 1. General
  - 2. Signals for trawlers
  - 3. Signals for purse seiners
  - 2. Bell or gong
  - РУКОВОДСТВО ПО ЕДИНОМУ ПРИМЕНЕНИЮ НЕКОТОРЫХ ПРАВИЛ МППСС—72
- notes
  - 1
  - 2
  - 3
  - 4
  - 5
  - 6
  - 7
  - 8
  - 9
  - 10
  - 11
  - 12
  - 13
  - 14

№ 9018

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПРАВИЛА ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ СТОЛКНОВЕНИЙ СУДОВ В МОРЕ,

1972 г.

INTERNATIONAL REGULATIONS FOR PREVENTING COLLISIONS AT SEA,

1972

Издание Главного управления навигации и океанографии Министерства обороны Союза ССР 1982

Page

Стр.

Международные правила предупреждения столкновений судов в море, 1972 г. 9

INTERNATIONAL REGULATIONS FOR PREVENTING COLLISIONS AT SEA,

1972

PART A-GENERAL Rule 1

Application

(a) These Rules shall apply to all vessels upon the high seas and in all waters connected therewith navigable by seagoing vessels.

(b) Nothing in these Rules shall interfere with the operation of special rules made by an appropriate authority for roadsteads, harbours, rivers, lakes or inland waterways connected with the high seas and navigable by seagoing vessels. Such special rules shall conform as closely as possible to these Rules.

(c) Nothing in these Rules shall interfere with the operation of any special rules made by the Government of any State with respect to additional station or signal lights, shapes or whistle signals for ships of war and vessels proceeding under convoy, or with respect to additional station or signal lights or shapes for fishing vessels engaged in fishing as a fleet. These additional station or signal lights, shapes or whistle signals shall, so far as possible, be such that they cannot be mistaken for any light, shape or signal authorized elsewhere under these Rules.

(d) Traffic separation schemes may be adopted by the Organization for the purpose of these Rules.

(e) Whenever the Government concerned shall have determined that a vessel of special construction or purpose cannot comply fully with the provisions of any of these Rules with respect to the number, position, range or arc of visibility of lights or shapes, as well as to the disposition and characteristics of sound-signalling appliances, without interfering with the special function of the vessel, such vessel shall comply with such other provisions in regard to the number, position, range or arc of visibility of lights or shapes, as well as to the disposition and characteristics of sound-signalling appliances, as her Government shall have determined to be the closest possible compliance with these Rules in respect of that vessel.

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПРАВИЛА ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ СТОЛКНОВЕНИЙ СУДОВ В МОРЕ,

1972 г.

ЧАСТЬ А —ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ Правило 1

Применение

(a) Настоящие Правила распространяются на все суда в открытых морях и соединенных с ними водах, по которым могут плавать морские суда.

(b) Ничто в настоящих Правилах не должно служить препятствием к действию особых правил, установленных соответствующими властями относительно плавания на акваториях рейдов, портов, на реках, озерах или по внутренним водным путям, соединенным с открытым морем, по которым могут плавать морские суда. Такие особые правила должны быть настолько близки к настоящим Правилам, насколько это возможно.

(c) Ничто в настоящих Правилах не должно служить препятствием к действию любых особых правил, устанавливаемых Правительством любой страны относительно дополнительных стационарных или сигнальных огней, знаков или звуковых сигналов для военных кораблей и судов, идущих в конвое, а также относительно дополнительных стационарных или сигнальных огней, либо знаков для рыболовных судов, занятых ловом рыбы в составе флотилии. Эти дополнительные стационарные или сигнальные огни, знаки или звуковые сигналы должны быть, насколько это возможно, такими, чтобы их нельзя было по ошибке принять за один из огней, знаков или сигналов, установленных настоящими Правилами.

(d) Применительно к целям настоящих Правил Организацией могут быть приняты системы разделения движения.

(e) В каждом случае, когда заинтересованное Правительство решит, что судно по своей специальной конструкции или назначению не может без препятствия своим специальным функциям выполнять полностью положения любого из этих Правил в отношении числа, положения, дальности или сектора видимости огней или знаков, а также расположения их характеристик звукосигнальных устройств, то подобное судно должно выполнять такие другие требования в отношении числа, положения, дальности или сектора видимости огней или знаков,

а также расположения и характеристик звукосигнальных устройств, которые по решению его Правительства явятся наиболее близкими к настоящим Правилам применительно к данному судну.

Responsibility

(a) Nothing in these Rules shall exonerate any vessel, or the owner, master or crew thereof, from the consequences of any neglect to comply with these Rules or of the neglect of any precaution which may be required by the ordinary practice of seamen, or by the special circumstances of the case.

(b) In construing and complying with these Rules due regard shall be had to all dangers of navigation and collision and to any special circumstances, including the limitations of the vessels involved, which may make a departure from these Rules necessary to avoid immediate danger.

Rule 3

General Definitions

For the purpose of these Rules, except where the context otherwise

requires:

(a) The word „vessel" includes every description of water craft, including non-displacement craft and seaplanes, used or capable of being used as a means of transportation on water.

(b) The term „power-driven vessel" means any vessel propelled by machinery.

(c) The term „sailing vessel" means any vessel under sail provided that propelling machinery, if fitted, is not being used.

(d) The term „vessel engaged in fishing" means any vessel fishing with nets, lines, trawls or other fishing apparatus which restrict manoeuvrability, but does not include a vessel fishing with trolling lines or other fishing apparatus which do not restrict manoeuvrability.

(e) The word „seaplane" includes any aircraft designed to manoeuvre on the water.

(f) The term „vessel not under command" means a vessel which through some exceptional circumstance is unable to manoeuvre as required by these Rules and is therefore unable to keep out of the way of another vessel.

(g) The term „vessel restricted in her ability to manoeuvre" means a vessel which from the nature of her work is restricted in her ability to manoeuvre as required by these Rules and is therefore unable to keep out of the way another vessel.

Ответственность

(a) Ничто в настоящих Правилах не может освободить ни судно, ни его владельца, ни капитана, ни экипаж от

ответственности за последствия, могущие произойти от невыполнения этих Правил или от пренебрежения какой-либо предосторожностью, соблюдение которой требуется обычной морской практикой или особыми обстоятельствами данного случая.

(b) При толковании и применении этих Правил следует обращать должное внимание на всякого рода опасности плавания и опасность столкновения и на все особые обстоятельства, включая особенности самих судов, которые могут вызвать необходимость отступить от этих Правил для избежания непосредственной опасности.

Правило 3

Общие определения

В настоящих Правилах, когда по контексту не требуется иного толкования:

(a) Слово «судно» означает все виды плавучих средств, включая неводоизмещающие суда и гидросамолеты, используемые или могущие быть использованными в качестве средств передвижения по воде.

(b) Термин «судно с механическим двигателем» означает любое судно, приводимое в движение механической установкой.

(c) Термин «парусное судно» означает любое судно под парусом, включая имеющее механическую установку, при условии, если она не используется.

(d) Термин «судно, занятое ловом рыбы» означает любое судно, производящее лов рыбы сетями, ярусными крючковыми снастями, тралами или другими орудиями лова, которые ограничивают его маневренность, но не относится к судну, производящему лов рыбы буксируемыми крючковыми снастями или другими орудиями лова, не ограничивающими маневренность судна.

(e) Слово «гидросамолет» означает любой летательный аппарат, способный маневрировать на воде.

(f) Термин «судно, лишенное возможности управляться» означает судно, которое в силу каких-либо исключительных обстоятельств не способно маневрировать так, как требуется этими Правилами, и поэтому не может уступить дорогу другому судну.

(g) Термин «судно, ограниченное в возможности маневрировать» означает судно, которое по характеру выполняемой работы ограничено в возможности маневрировать так, как требуется этими Правилами, и поэтому не может уступить дорогу другому судну.

The term „vessels restricted in their ability to manoeuvre" shall

include but not be limited to:

(i) a vessel engaged in laying, servicing or picking up a navigation mark, submarine cable or pipeline;

(ii) a vessel engaged in dredging, surveying or underwater operations;

(iii) a vessel engaged in replenishment or transferring persons, provisions or cargo while underway;

(iv) a vessel engaged in the launching or recovery of aircraft;

(v) a vessel engaged in mineclearance operations;

(vi) a vessel engaged in a towing operation such as severely restricts the towing vessel and her tow in their ability to deviate from their course.

(h) The term „vessel constrained by her draught[1]' means a power-driven vessel which because of her draught in relation to the available depth of water is severely restricted in her ability to deviate from the course she is following.

(i) The word „underway" means that a vessel is not at anchor, or made fast to the shore, or aground.

(j) The words „length" and „breadth" of a vessel mean her length overall and greatest breadth.

(k) Vessels shall de deemed to be in sight of one another only when one can be observed visually from the other.

(l) The term „restricted visibility" means any condition in which visibility is restricted by fog, mist, falling snow, heavy rainstorms, sandstorms or any other similar causes.

PART B-STEERING AND SAILING RULES SECTION I — CONDUCT OF VESSELS IN ANY CONDITION OF VISIBILITY

Rule 4

Application

Rules in this Section apply in any condition of visibility.

Термин «судно, ограниченное а возможности маневрировать» охватывает (но не исчерпывает) следующие суда;

(i) судно, занятое постановкой, обслуживанием или снятием навигационного знака, прокладкой, осмотром или поднятием подводного кабеля или трубопровода;

(И) судно, занятое дноуглубительными, океанографическими, гидрографическими или подводными работами;

(Ш) судно, занятое на ходу пополнением снабжения или передачей людей, продовольствия или груза;

(iv) судно, занятое обеспечением взлета или приема летательных аппаратов;

(v) судно, занятое работами по устранению минной опасности;

(vi) судно, занятое такой буксировочной операцией, которая

значительно ограничивает возможность буксирующего и буксируемого судов отклониться от своего курса.

(h) Термин «судно, стесненное своей осадкой» означает судно с механическим двигателем, которое из-за соотношения между его осадкой и имеющимися глубинами существенно ограничено в возможности отклониться от курса, которым оно следует.

(i) Термин «на ходу» означает, что судно не стоит на якоре, не ошвартовано к берегу и не стоит на мели.

(j) Слова «длина» и «ширина» судна означают его наибольшую длину и ширину.

(k) Суда должны считаться находящимися на виду друг у друга только тогда, когда одно из них может визуально наблюдаться с другого.

(l) Термин «ограниченная видимость» означает любые условия, при которых видимость ограничена из-за тумана, мглы, снегопада, сильного ливня, песчаной бури или по каким-либо другим' подобным причинам.

ЧАСТЬ В-ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ И МАНЕВРИРОВАНИЯ

РАЗДЕЛ I — ПЛАВАНИЕ СУДОВ ПРИ ЛЮБЫХ УСЛОВИЯХ ВИДИМОСТИ

Правило 4

Применение

Правила этого раздела применяются при любых условиях видимости. [1]

Rule в

Look-out

Every vessel shall at all times maintain a proper look-out by sight and hearing as well as by all available means appropriate in the prevailing circumstances and conditions so as to make a full appraisal of the situation and of the risk of collision.

Rule в

Safe Speed

Every vessel shall at all times proceed at a safe speed so that she can take proper and effective action to avoid collision and be stopped within a distance appropriate to the prevailing circumstances and conditions.

In determining a safe speed the following factors shall be among those taken into account:

(a) By all vessels:

(i) the state of visibility;

(ii) the traffic density including concentrations of fishing vessels or any other vessels;

(ii) the manoeuvrability of the vessel with- special reference to stopping distance and turning ability in the prevailing conditions;

(iv) at night the presence of background light such as from shore lights-or from back scatter of her own lights;

(v) the state of wind, sea and current, and the proximity of navigational hazards;

(vi) the draught in relation to the available depth of water.

(b) Additionally, by vessels with operational radar:

(i) the characteristics, efficiency and limitations of the radar equipment;

(ii) any constraints imposed by the radar range scale in use;

(iii) the effect on radar detection of the sea state, weather and other sources of interference;

(iv) the possibility that small vessels, ice and other floating objects may not be detected by radar at an adequate range;

(v) the number, location and movement of vessels detected by radar;

Правило 8

Наблюдение

Каждое судно должно постоянно вести надлежащее визуальное н слуховое наблюдение, так же как и наблюдение с помощью всех имеющихся средств, применительно к преобладающим обстоятельствам и условиям, с тем чтобы полностью оценить ситуацию и опасность столкновения.

Правило в

Безопасная скорость

Каждое судно должно всегда следовать с безопасной скоростью, с тем чтобы оно могло предпринять надлежащее и эффективное действие для предупреждения столкновения и могло быть остановлено в пределах расстояния, требуемого при существующих обстоятельствах и условиях.

При выборе безопасной скорости следующие факторы должны быть в числе тех, которые надлежит учитывать:

(а) Всем судам:

(i) состояние видимости;

(й) плотность движения, включая скопление рыболовных или любых других судов;

(Ш) маневренные возможности судна и особенно расстояние, необходимое для полной остановки судна, и поворотливость судна в преобладающих условиях;

(»v) ночью — наличие фона освещения как от береговых огней, так и от рассеяния света собственных огней;

(v) состояние ветра, моря и течения и близость навигационных опасностей;

{vi) соотношение между осадкой и имеющимися глубинами.

(b) Дополнительно судам, использующим радиолокатор:

(i) характеристики, эффективность и ограничения радиолокационного оборудования;

(Н) любые ограничения, накладываемые используемой радиолокационной шкалой дальности;

(Ш) влияние на радиолокационное обнаружение состояния моря и метеорологических факторов, а также других источников помех;

(iv) возможность того, что радиолокатор может не обнаружить на достаточном расстоянии малые суда, лед и другие плавающие объекты;

(v) количество, местоположение и перемещение судов, обнаруженных радиолокатором;

(vi) the more exact assessment of the visibility that may be possible when radar is used to determine the range of vessels or other objects in the vicinity.

Rule 7

Risk of Collision

(a) Every vessel shall use all available means appropriate to the prevailing circumstances and conditions to determine if risk of collision exists. If there is any doubt such risk shall be deemed to exist.

(b) Proper use shall be made of radar equipment if fitted and operational, including long-range scanning to obtain early warning of risk of collision and radar plotting or equivalent systematic observation of detected objects.

(c) Assumptions shall not be made on the basis of scanty information, especially scanty radar information.

(d) In determining if risk of collision exists the following considerations shall be among those taken into account-

(i) such risk shall be deemed to exist if the compass bearing of an approaching vessel does not appreciably change;

(ii) such risk may sometimes exist even when an appreciable bearing change is evident, particularly when approaching a very large vessel or a tow or when approaching a vessel at close range.

Rule 8

Action to avoid Collision

(a) Any action taken to avoid collision shall, if the circumstances of the case admit, be positive, made in ample time and with due regard to the observance of good seamanship.

(b) Any alteration of course and/or speed to avoid collision shall, if the circumstances of the case admit, be large enough to be readily apparent to another vessel observing visually or by radar; a succession of small alterations of course and/or speed should be avoided.

(c) If there is sufficient sea room, alteration of course alone may be the most effective action to avoid a close-quarters situation provided that it is made in good time, is substantial and does not result in another closequarters situation.

(d) Action taken to avoid collision with another vessel shall be such as to result in passing at a safe distance. The effectiveness of the action shall be carefully checked until the other vessel is finally past and clear.

(vl) более точную оценку видимости, которая может быть получена при радиолокационном измерении расстояния до судов или других объектов, находящихся поблизости.

Правило 7

Опасность столкновения

(*) Каждое судно должно использовать все имеющиеся средства в соответствии с преобладающими обстоятельствами и условиями для определения наличия опасности столкновения. Если имеются сомнения в отношении наличия опасности столкновения, то следует считать, что она существует.

(b) Установленное на судне исправное радиолокационное оборудование должно использоваться надлежащим образом, включая наблюдение на шкалах дальнего обзора с целью получения заблаговременного предупреждения об опасности столкновения, а также радиолокационную прокладку или равноценное систематическое наблюдение за обнаруженными объектами.

(c) Предположения не должны делаться на основании неполной информации, и особенно радиолокационной.

(d) При определении наличия опасности столкновения необходимо прежде всего учитывать следующее:

(i) опасность столкновения должна считаться существующей, если пеленг приближающегося судна заметно не изменяется;

(ii) опасность столкновения может иногда существовать даже при заметном изменении пеленга, в частности при сближении с очень большим судном или буксиром или при сближении судов на малое расстояние.

Правило 8

Действия для предупреждения столкновения

(a) Любое действие, предпринимаемое для предупреждения столкновения, если позволяют обстоятельства, должно быть уверенным, своевременным и соответствовать хорошей морской практике.

(b) Любое изменение курса и (или) скорости, предпринимаемое для предупреждения столкновения, если позволяют обстоятельства, должно быть достаточно большим, с тем чтобы оно могло быть легко обнаружено другим судном, наблюдающим его визуально или с помощью радиолокатора; следует избегать ряда последовательных небольших изменений курса и (или) скорости.

(c) Если имеется достаточное водное пространство, то изменение только курса может быть наиболее эффективным действием для предупреждения чрезмерного сближения при условии, что изменение сделано заблаговременно, является существенным и не вызывает чрезмерного сближения с другими судами.

(d) Действие, предпринимаемое для предупреждения столкновения с другим судном, должно быть таким, чтобы привести к расхождению на безопасном расстоянии.

Эффективность этого действия должна тщательно контролироваться до тех пор, пока другое судно не будет окончательно пройдено и оставлено позади.

(e) If necessary to avoid collision or allow more time to assess the situation, a vessel shall slacken her speed or take all way off by stopping or reversing her means of propulsion.

Rule 9

Narrow Channels

(a) A vessel proceeding along the course of a narrow channel or fairway shall keep as near to the outer limit of the channel or fairway which lies on her starboard side as is safe and practicable.

(b) A vessel of less than 20 metres in length or a sailing vessel shall not impede 'he passage of a vessel which can safely navigate only within a narrow channel or fairway.

(c) A vessel engaged in fishing shall not impede the passage of any other vessel navigating within a narrow channel or fairway.

(d) A vessel shall not cross a narrow channel or fairway if such crossing impedes the passage of a vessel which can safely navigate only within such channel or fairway. The latter vessel may use the sound signal prescribed in Rule 34 (d) if in doubt as to the intention of the crossing vessel.

(e) (i) In a narrow channel or fairway when overtaking can take place only if the vessel to be overtaken has to take action to permit safe passing, the vessel intending to overtake shall indicate her intention by sounding the appropriate signal prescribed in Rule 34 (c) (i). The vessel to be overtaken shall, if in agreement, sound the appropriate signal prescribed in Rule 34 (c) (ii) and take steps to permit safe passing. If in doubt she may sound the signals prescribed in Rule 34 (d).

(ii) This Rule does not relieve the overtaking vessel of her obligation under Rule 13.

(f) A vessel nearing a bend or an area of a narrow channel or fairway where other vessels may be obscured by an intervening obstruction shall navigate with particular alertness and caution and shall sound the appropriate signal prescribed in Rule 34 (e).

(g) Any vessel shall, if the circumstances of the case admit, avoid anchoring in a narrow channel.

Rule 10

Traffic Separation Schemes

(a) This Rule applies to traffic separation schemes adopted by the Organization.

(e) Если необходимо предотвратить столкновение или иметь больше

времени для оценки ситуации, судно должно уменьшить ход иля остановиться, застопорив свои движители или дав задний ход.

Правило 9

Плавание в узкостях

(a) Судно, следующее вдоль узкого прохода пли фарватера, должно держаться внешней границы прохода или фарватера, которая находится с его правого борта настолько близко, насколько это безопасно и практически возможно.

(b) Судно длиной менее 20 м или парусное судно не должны затруднять движение такого судна, которое может безопасно следовать только в пределах узкого прохода или фарватера.

(c) Судно, занятое ловом рыбы, не должно затруднять движение любого другого судна, следующего в пределах узкого прохода или фарватера.

(d) Судно не должно пересекать узкий проход или фарватер, если такое пересечение затруднит движение судна, которое может безопасно следовать только в пределах такого прохода или фарватера; это последнее судно может использовать звуковой сигнал, предписанный Правилом 34 (d), если оно испытывает сомнения в отношении намерений судна, пересекающего проход или фарватер.

(e) (i) В узком проходе или на фарватере в том случае, если обгон

может быть совершен только при условии, что обгоняемое судно предпримет действие, позволяющее безопасный проход, то судно, намеревающееся произвести обгон, должно указать свое намерение подачей соответствующего звукового сигнала, предписанного Правилом 34(c) (i). Обгоняемое судно должно, если око согласно на обгон, подать соответствующий сигнал, предписанный Правилом 34 (c) (И), и предпринять действия, позволяющие безопасный проход обгоняющего судна. Если обгоняемое судно испытывает сомнения в отношении безопасности обгона, оно может подать звуковые сигналы, предписанные Правилом 34 (d).

(И) Это Правило не освобождает обгоняющее судно от выполнения требований Правила 13.

(f) Судно, приближающееся к изгибу или к такому участку узкого прохода или фарватера, где другие суда могут быть не видны из-за наличия препятствий, должно следовать с особой внимательностью и осторожностью и подавать соответствующий звуковой сигнал, предписанный Правилом 34 (e).

(g) Любое судно, если позволяют обстоятельства, должно избегать постановки на якорь в узком проходе.

Правило 10

Плавание по системам разделения движения

(a) Это Правило применяется при плавании по системам разделения движения, принятым Организацией.

(b) A vessel using a traffic separation scheme shall:

(i) proceed in the appropriate traffic lane in the general direction of traffic flow for that lane;

(ii) so far as practicable keep clear of a traffic separation line or separation zone;

(iii) normally join or leave a traffic lane at the termination of the lane, but when joining or leaving from either side shall do so at as small an angle to the general direction of traffic flow as practicable.

(c) A vessel shall so far as practicable avoid crossing traffic lanes, but if obliged to do so shall cross as nearly as practicable at right angles to the general direction of traffic flow.

(d) Inshore traffic zones shall not normally be used by through traffic which can safely use the appropriate traffic lane within the adjacent traffic separation scheme. However, vessels of less than 20 metres in length and sailing vessels may under all circumstances use inshore traffic zones.

(e) A vessel other than a crossing vessel or a vessel joining or leaving a lane shall not normally enter a separation zone or cross a separation line except:

(i) in cases of emergency to avoid immediate danger;

(ii) to engage in fishing within a separation zone.

(f) A vessel navigating in areas near the terminations of traffic separation schemes shall do so with particular caution.

(g) A vessel shall so far as practicable avoid anchoring in a traffic separation scheme or in areas near its terminations.

(h) A vessel not using a traffic separation scheme shall avoid it by as wide a margin as is practicable.

(i) A vessel engaged in fishing shall not impede the passage of any vessel following a traffic lane.

(j) A vessel of less than 20 metres in length or a sailing vessel shall not impede the safe passage of a power-driven vessel following a traffic lane.

(k) A vessel restricted in her ability to manoeuvre when engaged in an operation for the maintenance of safety of navigation in a traffic separation scheme is exempted from complying with this Rule to the extent necessary to carry out the operation.

(l) A vessel restricted in her ability to manoeuvre when engaged

in an operation for the laying, servicing or picking up of a submarine cable, within a traffic separation scheme, is exempted from complying with this Rule to the extent necessary to carry out the operation.

(b) Судно, использующее систему разделения движения, должно:

(i) следовать в соответствующей полосе движения в принятом на ней общем направлении потока движения;

(ii) держаться, насколько это практически возможно, в стороне от линии разделения движс ния или от зоны разделения движения;

(Ш) в общем случае входить в полосу движения или покидать ее на конечных участках, но, если судно покидает полосу движения или входит в ьее с любой стороны, оно должно делать это под возможно меньшим углом к общему направлению потока движения.

(c) Судно должно, насколько это практически возможно, избегать пересечения полос движения, но если оно вынуждено пересекать полосу движения, то должно делать это, насколько возможно, под прямым углом к общему направлению потока движения.

(d) Суда, которые могут безопасно ислользовать для транзитного прохода соответствующую полосу движения в системе разделения, не должны, в общем случае, использовать зоны прибрежного плавания. Однако суда длг ной менее 20 м и парусные суда могут использовать зоны прибрежного плавания во всех случаях.

(e) Судно, если оно не пересекает систему разделения движения, не входит в полосу движения или не выходит из нее, не должно, в общем случае, входить в зощ разделения движения или пересекать линию разделения движе ;ия, кроме:

(i) случаев крайней необходимости для избежания непосредственной опасности;

(ii) случаев, когда это связано с ловом рыбы в пределах зоны разделения движения.

(f) Судно, плавающее вблизи конечных участков систем разделения движения, должно соблюдать особую бсторожность.

(?) Судно должно, насколько это практически возможно, избегать постановки на якорь в пределах системы разделения движения или вблизи от ее конечных участков.

(h) Судно, не использующее систему разделения движения, должно держаться от нее на достаточно большом расстоянии.

(i) Судно, занятое ловом рыбы, не Должно затруднять движение любого другого судна, идущего в полосе движения.

(j) Судно длиной менее 20 м или парусное судно не должно

затруднять безопасное движение суднд с механическим двигателем, идущего в полосе движения.

(k) Судно, ограниченное в возможности маневрировать, когда оно занято деятельностью по поддержанию безопасности мореплавания в системе разделения движения, освобождается от выполнения требований этого Правила в такой степени, в какой это необходимо для выполнения этой деятельности.

(l) Судно, ограниченное в возможности маневрировать, когда оно занято работами по прокладке, обслуживанию или поднятию подводного кабеля в пределах системы разделения движения, освобождается от выполнения требований этого Правила настолько, насколько это необходимо для выполнения этих работ.[2]

Rule 11

Application
Rules in this Section apply to vessels in sight of one another.

Rule 12

Sailing Vessels

(a) When two sailing vessels are approaching one another, so as to involve risk of collision, one of them shall keep out of the way of the other as follows:

(i) when each has the wind on a different side, the vessel which has the wind on the port side shall keep out of the way of the other;

(ii) when both have the wind on the same side, the vessel which is to windward shall keep out of the way of the vessel which is to leeward;

(iii) if a vessel with the wind on the port side sees a vessel to windward and cannot determine with certainty whether the other vessel has the wind on the port or on the starboard side, she shall keep out of the way of the other.

(b) For the purposes of this Rule the windward side shall be deemed to be the side opposite to that on which the mainsail is carried or, in the case of a square-rigged vessel, the side opposite to that on which the largest fore-and-aft sail is carried.

Rule 13

Overtaking

(a) Notwithstanding anything contained in the Rules of Part B, Sections I and II any vessel overtaking any other shall keep out of the way of the vessel being overtaken.

(b) A vessel shall be deemed to be overtaking when coming up with another vessel from a direction more than 22.5 degrees abaft her beam, that is, in such a position with reference to the vessel she is overtaking, that at night she would be able to see only the sternlight of that vessel but neither of her sidelights.

(c) When a vessel is in any doubt as to whether she is overtaking another, she shall assume that this is the '-.ve and act accordingly.

(d) Any subsequent alteration of the bearin , . .. * -j two vessels

shall not make the overtaking vessel a crcˆaig vessel within the meaning of these Rules or relieve her of the duty of keeping clear of the overtaken vessel until she is finally past and clear.

РАЗДЕЛ II —ПЛАВАНИЕ СУДОВ, НАХОДЯЩИХСЯ НА ВИДУ ДРУГ У ДРУГА

Правило 11 Применение

Правила этого раздела применяются к судам, находящимся на виду друг у друга.

Правило 12

Парусные суда

(a) Когда два парусных судна сближаются так, что возникает опасность столкновения, то одно из них должно уступить дорогу другому следующим образом:

(i) когда суда идут разными галсами, то судно, идущее левым галсом, должно уступить дорогу другому судну;

(И) когда оба судна идут одним и тем же галсом, то судно, находящееся на ветре, должно уступить дорогу судну, находящемуся под ветром;

(iii) если судно, идущее левым галсом, видит другое судно с наветренной стороны и не может точно определить, левым или правым галсом идет это другое судно, то оно должно уступить ему дорогу.

(b) По этому Правилу наветренной стороной считается сторона, противоположная той, на которой находится грот, а при прямомг вооружении — сторона, противоположная той, на которой находится самый большой косой парус.

Правило 13

Обгон

(a) Независимо от предписаний, содержащихся в Правилах разделов I и II части B, каждое судно, обгоняющее другое, должно держаться в стороне от пути обгоняемого судна.

(b) Судно считается обгоняющим другое судно, когда оно подходит к нему с направления более 22,5° позади траверза последнего, т. е. когда обгоняющее судно находится в таком положении по отношению к обгоняемому, что ночью обгоняющее судно может видеть только кормовой огонь обгоняемого судна и не может видеть ни один из его бортовых огней.

(c) Если имеется сомнение в отношении того, является ли судно обгоняющим, то следует считать, что это именно так, и действовать соответственно.

(d) Никакое последовавшее изменение во взаимном положении двух судов не может дать повода считать обгоняющее судно, по смыслу настоящих Правил, судном, идущим на пересечение курса, или освободить обгоняющее судно от обязанности держаться в стороне от обгоняемого до тех пор, пока последнее не будет окончательно пройдено и оставлено позади.

Head-on Situation

(a) When two power-driven vessels are meeting on reciprocal or nearly reciprocal courses so as to involve risk of collision each shall alter her course to starboard so that each shall pass on the port side of the other.

(b) Such a situation shall be deemed to exist when a vessel sees the other ahead or nearly ahead and by night she could see the masthead lights of the other in a line or nearly in a line and/or both sidelights and by day she observes the corresponding aspect of the other vessel.

(c) When a vessel is in any doubt as to whether such a situation exists she shall assume that it does exist and act accordingly.

Rule 15

Crossing Situation

When two power-driven vessels are crossing so as to involve risk of collision, the vessel which has the other on her own starboard side shall keep out of the way and shall, if the circumstances of the case admit, avoid crossing ahead of the other vessel.

Rule 16

Action by Give-way Vessel

Every vessel which is directed to keep out of the way of another vessel shall, so far as possible, take early and substantial action to keep well clear.

Rule 17

Action by Stand-on Vessel

(a) (i) Where by one of two vessels is to keep out of the way the other shall keep her course and speed. [3]

Ситуация сближения судов, идущих прямо друг на друга

(a) Когда два судна с механическими двигателями сближаются на противоположных или почти противоположных курсах так, что возникает опасность столкновения, каждое из них должно изменить свой курс вправо, с тем чтобы каждое суд'*о прошло у другого по левому борту.

(b) Такая ситуация должна считаться существующей, когда судно .видит другое прямо или почти прямо по курсу, и при этом ночью

оно может видеть в створе или почти в створе топовыз огни и (или) оба бортовых огня другого судна, а днем оно наблюдает его соответствующий ракурс.

(c) Если имеется сомнение в отношении того, существует ли такая ситуация, то следует считать, что она существует, и действовать соответственно.

Правило 15

Ситуация пересечения курсов

Когда два судна с механическими двигателями идут пересекающимися курсами так, что возникает опасность столкновения, то судно, которое имеет другое на своей правой стороне, должно уступить дорогу другому судну и при этом оно должно, если позволяют обстоятельства, избегать пересечения курса другого судна у него по носу.

Правило 16

Действия судна, уступающего дорогу

Каждое судно, которое обязано уступить дорогу другому судну, должно, насколько это возможно, предпринять заблаговременное и решительное действие, с тем чтобы чисто разойтись с другим судном.

Правило 17

Действия судна, которому уступают дорогу

(a) (i) Когда одно из двух судов должно уступить дорогу

другому,

то это другое судно должно сохранять курс и скорость. [4]

(b) When, from any cause, the vessel required to keep her course and speed finds herself so close that collision cannot be avoided by the action of the give-way vessel alone, she shall take such action as will best aid to avoid collision.

(c) A power-driven vessel which takes action in a crossing situation in accordance with sub-paragraph (a) (ii) of this Rule to avoid collision with another power-driven vessel shall, if the circumstances of the case admit, not alter course to port for a vessel on her own port side.

(d) This Rule does not relieve the give-way vessel of her obligation to keep out of the way.

Rule 18

Responsibilities between Vessels

Except where Rules 9, 10 and 13 otherwise require:

(a) A power-driven vessel underway shall keep out of the way of:

(i) a vessel not under command;

(ii) a vessel restricted in her ability to manoeuvre;

(iii) a vessel engaged in fishing;

(iv) a sailing vessel.

(b) A sailing vessel underway shall keep out of the way of:

(i) a vessel not under command;

(ii) a vessel restricted in her ability to manoeuvre;

(iii) a vessel engaged in fishing.

(c) A vessel engaged in fishing when underway shall, so far as possible, keep out of the way of:

(i) a vessel not under command;

(ii) a vessel restricted in her ability to manoeuvre.

(d) (i) Any vessel other than a vessel not under command or a vessel

restricted in her ability to manoeuvre shall, if the circumstances of the case admit, avoid impeding the safe passage of a vessel constrained by her draught, exhibiting the signals in Rule 28. [5]

(b) Когда по какой-либо причине судно, обязанное сохранять курс и скорость, обнаруживает, что оно находится настолько близко к другому судну, что столкновения нельзя избежать только действием судна, уступающего дорогу, оно должно предпринять такое действие, которое наилучшим образом поможет предотвратить столкновение.

(c) Судно с механическим двигателем, которое в ситуации пересечения курсов предпринимает в соответствии с подпунктом (a) (И) этого Правила действие, чтобы избежать столкновения с другим судном с механическим двигателем, не должно, если

позволяют обстоятельства, изменять курс влево, если другое судно находится слева от него.

(<*) Это Правило не освобождает судно, обязанное уступать дорогу, от выполнения этой обязанности.

Правило 18

Взаимные обязанности судов

За исключением случаев, когда Правила 9, 10 и 13 требуют иного:

(a) Судно с механическим двигателем на ходу должно уступать

дорогу:

(i) судну, лишенному возможности управляться;

(ii) судну, ограниченному в возможности маневрировать;

(ш) судну, занятому ловом рыбы;

(iv) парусному судну.

(b) Парусное судно на ходу должно уступать дорогу:

(i) судну, лишенному возможности управляться;

(ii) судну, ограниченному в возможности маневрировать;

(Ш) судну, занятому ловом рыбы.

(c) Судно, занятое ловом рыбы, на ходу должно, насколько это возможно, уступать дорогу:

(i) судну, лишенному возможности управляться;

(ii) судну, ограниченному в возможности маневрировать.

(d) (i) Любое судно, за исключением судна, лишенного возмож

ности управляться, или судна, ограниченного в возможности маневрировать, не должно, если позволяют обстоятельства, затруднять безопасный проход судна, стесненного своей осадкой и выставляющего сигналы, предписанные Правилом 28.

(ii) Судно, стесненное своей осадкой, должно следовать с особой осторожностью, тщательно сообразуясь с особенностью своего состояния.

(e) A seaplane on the water shall, in general, keep well clear of all vessels and avoid impeding their navigation. In circumstances, however, wherfe risk of collision exists, she shall comply with the Rules of this Part.

SECTION III —CONDUCT OF VESSELS IN RESTRICTED VISIBILITY

Rule 19

Conduct of Vessels in Restricted Visibility

(a) This Rule applies to vessels not in sight of one another when navigating in or near an area of restricted visibility.

(b) Every vessel shall proceed at a safe speed adapted to the prevailing circumstances and conditions of restricted visibility. A

power-driven vessel shall have her engines ready for immediate manoeuvre.

(c) Every vessel shall have due regard to the prevailing circumstances and conditions of restricted visibility when complying with the Rules of Section I of this Part.

(d) A vessel which detects by radar alone the presence of another vessel shall determine if a close-qt arters situation is developing and/ or risk of collision exists. If so, she shall take avoiding action in ample time, provided that when such action consists of -an alteration of course, so far as possible the following shall be avoided:

(i) an alteration of course to port for a vessel forward of the beam, other than for a vessel being overtaken;

(ii) an alteration of course towards a vessel abeam or abaft the beam.

(e) Except where it has been determined that a risk of collision does not exist, every vessel which hears apparently forward of her beam the fog signal of another ' essel, or which cannot avoid a close-quarters situation with another vessel forward of her beam, shall reduce her speed to the minimum at which she can be kept on her course. She shall if necessary take all her way off and in any event navigate with extreme caution until danger of collision is over.

PART C —LIGHTS AND SHAPES Rile 20

AppHcation

(a) Rules in this Part shall be complied with in all weathers.

(b) The Rules concerning lights shall be complied with from sunset to sunrise, and during such times no other lights shall be exhibited, except such lights as cannot be mistaken for the lights specified in these Rules or do not impair their visibility or distinctive character, or interfere with the keeping of a proper look-out.

(e) Гидросамолет на воде должен, в общем случае, держаться в стороне от всех судов и не затруднять их движение. Однако в тех случаях, когда существует опасность столкновения, он должен выполнять Правила этой части.

РАЗДЕЛ III-ПЛАВАНИЕ СУДОВ ПРИ ОГРАНИЧЕННОЙ ВИДИМОСТИ

Правило 19

Плавание судов при ограниченной видимости

(a) Это Правило относится к судам, не находящимся на виду друг у друга при плавании в районах ограниченной видимости или вблизи таких районов.

(b) Каждое судно должно следовать с безопасной скоростью, установленной применительно к преобладающим обстоятельствам и условиям ограниченной видимости. Судно с механическим двигателем должно держать свои машины

готовыми к немедленному маневру.

(c) При выполнении Правил раздела I этой же части каждое судно должно тщательно сообразовывать свои действия с преобладающими обстоятельствами и условиями ограниченной видимости.

(d) Судно, которое обнаружило присутствие другого судна только с помощью радиолокатора, должно определить, развивается ли ситуация чрезмерного сближения и (или) существует ли опасность столкновения. Если это так, то оно должно своевременно предпринять действие для расхождения, причем если этим действием является изменение курса, то, насколько это возможно, следует избегать:

(i) изменения курса влево, если другое судно находится впереди траверза и не является обгоняемым;

(и) изменения курса в сторону судна, находящегося на траверзе или позади траверза.

(e) За исключением случаев, когда установлено, что опасности столкновения нет, каждое судно, которое услышит, по-видимому впереди своего траверза, туманный сигнал другого судна или которое не может предотвратить чрезмерного сближения с другим судном, находящимся впереди траверза, должно уменьшить ход до минимального, достаточного для удержания судна на курсе. Оно должно, если это необходимо, остановить движение и в любом случае следовать с крайней осторожностью до тех пор, пока не минует опасность столкновения.

ЧАСТЬ С —ОГНИ И ЗНАКИ Правило 20

Применение

(a) Правила этой части должны соблюдаться при любой погоде.

(b) Правила, относящиеся к огням, должны соблюдаться от захода до восхода солнца и в течение этого времени не должны выставляться другие огни, кроме таких огней, которые не могут быть ошибочно приняты за огни, предписанные этими Правилами, или ухудшить их видимость и отличительные характеристики, или служить помехой для должного наблюдения.

6

(c) The lights prescribed by these Rules shall, if carried, also be exhibited from sunrise to sunset in restricted visibility and may be exhibited in all other circumstances when it is deemed necessary.

(d) The Rules concerning shapes shall be complied with by day.

(e) The lights and shapes specified in these Rules shall сотрГу with the provisions of Annex I to these Regulations.

Rule 21

Definitions

(a) „Masthead light" means a white light placed over the fore and aft centreline of the vessel showing an unbroken light over an arc of the horizon of 225 degrees and so fixed as to show the light from right ahead to 22.5 degrees abaft the beam on either side of the vessel.

(b) „Sidelights" means a green light on the starboard side and a red light on the port side each showing an unbroken light over an arc of the horizon of 112.5 degrees and so fixed as to show the light from right ahead to 22.5 degrees abaft the beam on its respective side. In a vessel of less than 20 metres in length the sidelights may be combined in one lantern carried on the fore and aft centreline of the vessel.

(c) „Sternlight" means a white light placed as nearly as practicable at the stern showing an unbroken light over an arc of the horizon of 135 degrees and so fixed as to show the light 67.5 degrees from right aft on each side of the vessel.

(d) „Towing light" means a yellow light having the same characteristics as the „sternlight" defined in paragraph (c) of this Rule.

(e) „AH-round light" means a light showing an unbroken light over an arc of the horizon of 360 degrees.

(f) „Flashing light" means a light flashing at regular intervals at a frequency of 120 flashes or more per minute.

Rule 22

Visibility of Lights

The lights prescribed in these Rules shall have an intensity as specified in Section 8 of Annex I to these Regulations so as to be visible at the following minimum ranges:

(a) In vessels of 50 metres or more in length:

— a masthead light, 6 miles;

— a sidelight, 3 miles;

— a sternlight, 3 miles;

— a towing light, 3 miles;

— a white, red, green or yellow all-round light, 3 miles.

(c) Огни, предписанные настоящими Правилами, должны, если они имеются на судне, также выставляться от восхода до захода солнца в условиях ограниченной видимости и могут выставляться при всех других обстоятельствах, когда это будет сочтено необходимым.

(d) Правила, относящиеся к знакам, должны соблюдаться днем.

(e) Огни и знаки, предписанные этими Правилами, должны соответствовать требованиям Приложения I к настоящим Правилам.

Правило 21

Определения

(a) «Топовый огонь» представляет собой белый огонь,

расположеа-ный в диаметральной плоскости судна, освещающий непрерывным светом дугу горизонта в 225° и установленный таким образом, чтобы светить от направления прямо по носу до 22,5° позади траверза каждого борта.

(b) «Бортовые огни» представляют собой зеленый огонь на правом борту и красный огонь на левом борту; каждый из этих огней освещает непрерывным светом дугу горизонта в 112,5° и установлен таким образом, чтобы светить от направления прямо по носу до 22,5° позади траверза соответствующего борта. На судне длиной менее 20 м бортовые огни могут быть скомбинированы в одном фонаре, выставляемом в диаметральной плоскости судна.

(c) «Кормовой огонь» представляет собой белый огонь, расположенный, насколько это практически возможно, ближе к корме судна, освещающий непрерывным светом дугу горизонта в 135° и установленный таким образом, чтобы светить от направления прямо по корме до 67,5° в сторону каждого борта.

(d) «Буксировочный огонь» представляет собой желтый огонь, имеющий такие же характеристики, как и «кормовой огонь», описанный в пункте (c) этого Правила.

(e) «Круговой огонь» представляет собой огонь, освещающий непрерывным светом дугу горизонта в 360°.

(f) «Проблесковый огонь» представляет собой огонь, дающий проблески через регулярные интервалы с частотой 120 или более проблесков в минуту.

Правило 22

Видимость огней

Огни, предписанные этими Правилами, должны иметь интенсивность, указанную в разделе 8 Приложения I к этим Правилам, с тем чтобы огни были видимы на следующих минимальных расстояниях:

(a) На судах длиной 50 м или более:

— топовый огонь — 6 миль;

— бортовой огонь — 3 мили;

— кормовой огонь — 3 мили;

— буксировочный огонь — 3 мили;

— белый, красный, зеленый или желтый круговой огонь — 3 мили.

(b) In vessels of 12 metres or more in length but less than 50 metres

in length:

— a masthead light, 5 miles; except that where the length of the vessel is less than 20 metres, 3 miles;

— a sidelight, 2 miles;

— a stern light, 2 miles;
— a towing light, 2 miles;
— a white, red, green or yellow all-round light, 2 miles.
(c) In vessels of less than 12 metres in length:
— a masthead light, 2 miles;
— a sidelight, 1 mile;
— a sternlight, 2 miles;
— a towing light, 2 miles;
— a white, red, green or yellow ail-round light, 2 miles.
(d) In inconspicuous, partly submerged vessels or objects being towed:
— a white all-round light, 3 miles.
Rule 23
Power-driven Vessels underway
(a) A power-driven vessel underway shall exhibit:
(i) a masthead light forward;
(ii) a second masthead light abaft of and higher than the forward one; except that a vessel of less than 50 metres in length shall not be obliged to exhibit such light but may do so;
(iii) sidelights;
(iv) a sternlight.
(b) An air-cushion vessel when operating in the non-displacement mode
shall, in addition to the lights prescribed in paragraph (a) of this
Rule, exhibit an all-round flashing yellow light.
(c) (i) A power-driven vessel of less than 12 metres in length may in
lieu of the lights prescribed in paragraph (a) of this Rule exhibit an all-round white light and sidelights; [7]
(b) На судах длиной 12 м и более, но менее 50 м:
— топовый огонь — 5 миль, но если длина судна менее 20 м — 3 мили;
— бортовой огонь — 2 мили;
— кормовой огонь — 2 мили;
— буксировочный огонь — 2 мили;
— белый, красный, зеленый или желтый круговой огонь — 2 мили.
(c) На судах длиной менее 12 м:
— топовый огонь — 2 мили;
— бортовой огонь — 1 миля;
— кормовой огонь — 2 мили;
— буксировочный огонь — 2 мили;
— белый, красный, зеленый или желтый круговой огонь — 2 мили.

(d) На малозаметных полупогруженных буксируемых судах или буксируемых объектах:

— белый круговой огонь — 3 мили.

Правило 23

Суда с механическим двигателем на ходу

(a) Судно с механическим двигателем на ходу должно выставлять:

(i) топовый огонь впереди;

(ii) второй топовый огонь позади и выше переднего топового

огня, однако судно длиной менее 50 м не обязано, но может выставлять такой огонь; *

(ш) бортовые огни;

(iv) кормовой огонь.

(b) Судно на воздушной подушке, находящееся в неводоизмещающем состоянии, в дополнение к огням, предписанным пунктом (a) этого Правила, должно выставлять круговой проблесковый желтый огонь.

(c) (i) Судно с механическим двигателем длиной менее 12 м может

вместо огней, предписанных пунктом (a) этого Правила, выставлять белый круговой огонь и бордовые огни;

(И) судно с механическим двигателем длиной менее 7 м, имеющее максимальную скорость не более 7 узлов, может вместо огней, предписанных пунктом (a) этого Правила, выставлять белый круговой огонь и должно, если это практически возможно, выставлять также бортовые огни;

(iii) топовый огонь или белый круговой огонь на судне с механическим двигателем длиной менее 12 м может быть смещен относительно диаметральной плоскости судна, если его установка в диаметральной плоскости практически невозможна; при этом бортовые огни должны быть скомбинированы в одном фонаре, установленном в диаметральной плоскости судна или насколько это практически возможно близко к продольной плоскости, в которой установлен топовый или белый круговой огонь.

Towing and Pushing

(a) A power-driven vessel when towing shall exhibit:

(i) instead of the light prescribed in Rule 23 (a) (i) or (a)(ii), two masthead lights in a vertical line. When the length of the tow, measuring from the stern of the towing vessel to the after end of the tow exceeds 200 metres, three such lights in a vertical line;

(ii) sidelights;

(iii) a sternlight;

(iv) a towing light in a vertical line above the sternlight;

(v) when the length of the tow exceeds 200 metres, a diamond shape where it can best be seen.

(b) When a pushing vessel and a vessel being pushed ahead are rigidly connected in a composite unit they shall be regarded as a power-driven vessel and exhibit the lights prescribed in Rule 23.

(c) A power-driven vessel when pushing ahead or towing alongside, except in the case of a composite unit, shall exhibit:

(i) instead of the light prescribed in Rule 23 (a) (i) or (a)(ii), two masthead lights in a vertical line;

(ii) sidelights;

(iii) a sternlight.

(d) A power-driven vessel to which paragraph (a) or (c) of this Rule apply shall also comply with Rule 23(a) (ii).

(e) A vessel or object being towed, other than those mentioned in paragraph (g) of this Rule, shall exhibit:

(i) sidelights;

(ii) a sternlight;

(iii) when the length of the tow exceeds 200 metres, a diamond shape where it can best be seen.

(f) Provided that any number of vessels being towed alongside or pushed in a group shall be lighted as one vessel:

(i) a vessel being pushed ahead, not being part of a composite unit, shall exhibit at the forward end, sidelights; [8]

Суда, занятые буксировкой и толканием

(a) Судно с механическим двигателем, занятое буксировкой, должно выставлять:

(i) вместо огня, предписанного Правилом 23 (a) (i) или (a) (И), два топовых огня[9], расположенные по вертикальной линии. Если длина буксира, измеренная от кормы буксирующего судна до кормы буксируемого, превышает 200 м — три таких огня;

(ii) бортовые огни;

(Ш) кормовой огонь;

(iv) буксировочный огонь, расположенный по вертикальной линии над кормовым огнем;

(v) ромбовидный знак на наиболее видном месте, если длина буксира превышает 200 м.

(b) Если толкающее судно и судно, толкаемое вперед, жестко соединены в сочлененное судно, они должны рассматриваться как судно с механическим двигателем и выставлять огни, предписанные Правилом 23.

(c) Судно с механическим двигателем, толкающее вперед или буксирующее лагом другое судно, должно, если оно не является частью сочлененного судна, выставлять:

(i) вместо огня, предписанного Правилом 23 (a) (i) или (a)

(И), два топовых огня [9], расположенные по вертикальной линии;

(ii) бортовые огни;

(ш) кормовой огонь.

(d) Судно с механическим двигателем, к которому применяются пункты (a) или (c) этого Правила, должно также соблюдать Правило 23 (a) (ii).

(e) Буксируемое судно или буксируемый объект, кроме указанных в пункте (g) этого Правила, должны выставлять:

(i) бортовые огни;

(ii) кормовой огонь;

(Ш) ромбовидный знак на наиболее видном месте, если длина буксира превышает 200 м. [9]

(!) Любое количество буксируемых лагом или толкаемых судов в группе должно быть освещено как одно судно:

(i) судно, толкаемое вперед, если оно не является частью сочлененного судна, должно выставлять в передней части бортовые огни;

(ii) судно, буксируемое лагом, должно выставлять кормовой огонь и в передней части — бортовые огни.

(g; An inconspicuous, partly submerged vessel or object, or combination of such vessels or objects being towed, shall exhibit:

(i) if it is less than 25 metres in breadth, one all-round white light at or near the forward end and one at or near the after end except .that dracones need not exhibit a light at or near the forward end;

(ii) if it is 25 metres or more in breadth, two additional all-round white lights at or near the extremities of its breadth;

(iii) if it exceeds 100 metres in length, additional all-round white lights between the lights prescribed in sub-paragraphs (i) and (ii) so that the distance between the lights shall not exceed 100 metres;

(iv) a diamond shape at or near the aftermost extremity of the last vessel or object being towed and if the length of the tow exceeds 200 metres an additional diamond shape where it can best be seen and located as far forward as is practicable.

(h) Where from any sufficient cause it is impracticable for a vessel or object being towed to exhibit the lights or shapes prescribed in paragraph (e) or (g) of this Rule, all possible measures shall be taken to light the vessel or object towed or at least to indicate the presence of such vessel or object.

(i) Where from any sufficient cause it is impracticable for a vessel not normally engaged in towing operations to display the lights prescribed in paragraph (a) or (c) of this Rule, such vessel shall not be required to exhibit those lights when engaged in towing another vessel in distress or otherwise in need of assistance. All possible measures shall be taken to indicate the nature of the relationship between the

towing vessel and the vessel being towed as authorized by Rule 36, in particular by illuminating the towline.

Rule 25

Sailing Vessels underway and Vessels under Oars

(a) A sailing vessel underway shall exhibit:

(i) sidelights;

(ii) a sternliˆht.

(b) In a sailing vessel of less than 20 metres in length the lights prescribed in paragraph (a) of this Rule may be combined in one lantern carried at or near the top of the mast where it can best be seen.

(c) A sailing vessel underway may, in addition to the lights prescribed in paragraph (a) of this Rule, exhibit at or near the top of the mast, where they can best be seen, two all-round lights in a vertical line, the upper being red and the lower green, but these lights shall not be exhibited in conjunction with the combined lantern permitted by paragraph (b) of this Rule.

Of) Малозаметные полупогруженные буксируемое судно или букси-руемый объект, либо комбинация таких буксируемых судов или буксируемых объектов должны выставлять:

(I) при их ширине менее 25 м — один белый круговой огонь в передней части или вблизи нее и такой же огонь в кормовой части или вблизи нее, кроме «драконов», которые могут не выставлять огонь в передней части или вблизи нее;

(И) при их ширине 25 м или более — два дополнительных белых круговых огня на боковых оконечностях или вблизи них;

(Ш) при их длине более 100 м — дополнительные белые круговые огни между огнями, предписанными подпунктами (i) и (и), таким образом, чтобы расстояние между огнями не превышало 100 м;

(iv) ромбовидный знак на кормовой оконечности последнего буксируемого объекта либо вблизи нее и, если длина буксира превышает 200 м, — дополнительный ромбовидный знак, установленный на наиболее видном месте впереди настолько, насколько это практически возможно.

(hj, Если по какой-либо существенной причине буксируемое судно или буксируемый объект не могут выставлять огни или знаки, предписанные пунктами (e) или (g) этого Правила, должны быть приняты все возможные меры для того, чтобы осветить буксируемое судно или буксируемый объект или по крайней мере указать на присутствие такого судна или объекта.

(1) Если по какой-либо существенной причине судно, не занимающееся обычно буксировочными операциями, не может показать огни, предписанные пунктами (a) или (c) этого Правила,

то в случае, когда оно занято буксировкой другого судна, терпящего бедствие или нуждающегося в помощи, оно не обязано выставлять эти огни. Все возможные меры должны быть приняты для того, чтобы показать характер взаимосвязи между буксирующим и буксируемым судами, как это установлено Правилом 36, в частности — осветить буксирный трос.

Правило 25

Парусные суда на ходу и суда на веслах

(a) Парусное судно на ходу должно выставлять:

(i) бортовые, огни;

(ii) кормовой огонь.

(b) На парусном судне длиной менее 20 м огни, предписанные пунктом (a) этого Правила, могут быть скомбинированы в одном фонаре, выставляемом на топе или около топа мачты на наиболее видном месте.

'(c) Парусное судно на ходу может, в дополнение к огням, предписанным пунктом (a) этого Правила, выставлять на топе или около топа мачты на наиболее видном месте два круговых огня, расположенные по вертикальной линии, верхний из которых должен быть красным, а нижний — зеленым, но эти огни не должны выставляться вместе с комбинированным фонарем, разрешенным в соответствии с пунктом (Ь) этого Правила.

(d) (i) A sailing vessel of less than 7 metres in length shall, if

practicable, exhibit the lights prescribed in paragraph (a) or (b) of this Rule, but if she does not, she shall have ready at hand an electric torch or lighted lantern showing a white light which shall be exhibited in sufficient time to prevent collision.

(ii) A vessel under oars may exhibit the lights prescribed in this Rule for sailing vessels, but if she does not, she shall have ready at hand an electric torch or lighted lantern showing a white light which shall be exhibited in sufficient time to prevent collision.

(e) A vessel proceeding under sail when also being propelled by machinery shall exhibit forward where it can best be seen a conical shape, apex downwards.

Rule 26

Fishing Vessels

(a) A vessel engaged in fishing, whether underway or at anchor, shall exhibit only the lights and shapes prescribed in this Rule.

(b) A vessel when engaged in trawling, by which is meant the dragging through the water of a dredge net or other apparatus used as a fishing appliance, shall exhibit:

(i) two all-round lights in a vertical line, the upper being green and the lower white, or a shape consisting of two cones with their apexes together in a vertical line one above the other; a vessel of less

than 20 metres in length may instead of this shape exhibit a basket;

(ii) a masthead light abaft of and higher than the all-round green light; a vessel of less than 50 metres in length shall not be obliged to exhibit such a light but may do so;

(iii) when making way through the water, in addition to the lights prescribed in this paragraph, sidelights and a sternlight.

(c) A vessel engaged in fishing, other than trawling, shall exhibit:

(i) two all-round lights in a vertical line, the upper being red and the lower white, or a shape consisting of two cones with apexes together in a vertical line one above the other; a vessel of less than 20 metres in length may instead of this shape exhibit a basket;

(ii) when there is outlying gear extending more than 150 metres horizontally from the vessel, an all-round white light or a cone apex upwards in the direction of the gear;

(iii) when making way through the water, in addition to the lights prescribed in this paragraph, sidelights and a sternlight.

(d) (i) Парусное судно длиной менее 7 м, если это практически воз

можно. должно выставлять огни, предписанные пунктами (а) или (Ь) этого Правила, но, если это судно их не выставляет, оно должно иметь наготове электрический фонарик или зажженный фонарь с белым огнем, который должен заблаговременно выставляться для предупреждения столкновения.

(ii) Судно, идущее на веслах, может выставлять огни, предписанные этим Правилом для парусных судов, но, если оно их не выставляет, оно должно иметь наготове электрический фонарик или зажженный фонарь с белым огнем, который должен заблаговременно выставляться для предупреждения столкновения.

(е) Судно, идущее под парусом и в то же время приводимое в движение механической установкой, должно выставлять впереди на наиболее видном месте знак в виде конуса вершиной вниз.

Правило 26 Рыболовные суда

(а) Судно, занятое ловом рыбы, когда оно на ходу или на якоре, должно выставлять только огни и знаки, предписанные этим Правилом.

(b) Судно, занятое тралением, т. е. протаскиванием драги или другого орудия лова в воде, должно выставлять:

(1) два круговых огня, расположенные по вертикальной линии, верхний из которых должен быть зеленым, а нижний — белым, или знак, состоящий из двух конусов вершинами вместе, расположенных по вертикальной линии один над другим; судно длиной менее 20 м вместо этого знака может выставлять корзину;

(м) топовый огонь позади и выше зеленого кругового огня;

судно длиной менее 50 м не обязано, но может выставлять такой огонь;

(ni) если судно имеет ход относительно воды, то в дополнение к огням, предписанным этим пунктом, — бортовые огни и кормовой огонь.

(c) Судно, занятое ловом рыбы, за исключением судов, занятых тралением, должно выставлять:

(0 два круговых огня, расположенные по вертикальной линии, верхний кз которых должен быть красным, а нижний — белым, или знак, состоящий из двух конусов вершинами вместе, расположенных по вертикальной линии один над другим; судно длиной менее 20 м вместо этого знака может выставлять корзину;

(ii) если выметанные снасти простираются в море по горизонтали более чем на 150 м от судна, то в направлении этих снастей — белый круговой огонь или знак в виде конуса вершиной вверх;

(Hi) если судно имеет ход относительно воды, то в дополнение к огням, предписанным этим пунктом, — бортовые огни и кормовой огонь.

(d) A vessel engaged in fishing in close proximity to other vessels engaged in fishing may exhibit the additional signals described in Annex II to these Regulations.

(e) A vessel when not engaged in fishing shall not exhibit the lights or shapes prescribed in this Rule, but only those prescribed for a vessel of her length.

Rule 27

Vessels not under Command or Restricted in their Ability to Manoeuvre

'(a) A vessel not under command shall exhibit:

(i) two all-round red lights in a vertical line where they can best be seen;

(ii) two balls or similar shapes in a vertical line where they can best be seen;

(iii) when making way through the water, in addition to the lights prescribed in this paragraph, sidelights and a sternlight.

(b) A vessel restricted in her ability to manoeuvre, except a vessel engaged in mineclearance operations, shall exhibit:

(i) three all-round lights in a vertical line where they can best be seen. The highest and lowest of these lights shall be red and the middle light shall be white;

(ii) three shapes in a vertical line where they can best be seen. The highest and lowest of these shapes shall be balls and the middle one a diamond;

(iii) when making way through the water, a masthead light or

lights, sidelights and a sternlight, in addition to ttu lights prescribed in subparagraph (i);

(iv) when at anchor, in addition to the lights or shapes prescribed in sub-paragraphs (i) and (ii), the light, lights or shape prescribed in Rule 30.

(c) A power-driven vessel engaged in a towing operation such as severely restricts the towing vessel and her tow in their ability to deviate from their course shall, in addition to the lights or shapes prescribed in Rule 24 (a), exhibit the lights or shapes prescribed in sub-paragraphs (b) (i) and (ii) of this Rule.

(d) Судно, занятое ловом рыбы вблизи других судов, занятых ловом рыбы, может выставлять дополнительные сигналы, описанные в Приложении II к этим Правилам.

(e) Судно, не занятое ловом рыбы, не должно выставлять огни и знаки, предписанные этим Правилом; оно должно выставлять только огни и знаки, предписанные для судов соответствующей длины.

Правило 27

Суда, лишенные возможности управляться или ограниченные в возможности маневрировать

(a) Судно, лишенное возможности управляться, должно выставлять:

(i) два красных круговых огня, расположенные по вертикальной линии на наиболее видном месте;

(И) два шара или подобных знака, расположенные по вертикальной линии на наиболее видном месте;

(Ш) если судно имеет ход относительно воды, то в дополнение к огням, предписанным этим пунктом, — бортовые огни и кормовой огонь.

(b) Судно, ограниченное в возможности маневрировать, за исключением судна, занятого работами по устранению минной опасности. должно выставлять.

(i) три круговых огня, расположенные по вертикальной линии на наиболее видном месте. Верхний и нижний из этих огней должны быть красными, а средний — белым;

(и) три знака, расположенные по вертикальной линии на наиболее видном месте. Верхний и нижний из этих знаков должны быть шарами, а средний — ромбом;

(Ш) если судно имеет ход относительно воды, то в дополнение к огням, предписанным подпунктом (i), — топовый огонь или огни, бортовые огни и кормовой огонь;

(iv) если судно стоит на якоре, то в дополнение к огням или знакам, предписанным подпунктами (i) и (И), — огонь, огни или знак, предписанные Правилом 30.

(c) Судно,с механическим двигателем, занятое такой буксировочной операцией, которая значительно ограничивает возможность буксирующего и буксируемого судов отклониться от своего курса, должно, в дополнение к огням или знакам, предписанным Правилом 24 (а), выставлять огни или знаки, предписанные подпунктами (i) и (и) пункта (Ь) настоящего Правила.

(d) A vessel engaged in dredging or underwater operations, when restricted in her ability to manoeuvre, shall exhibit the lights and shapes prescribed sub-paragraphs (b) (i), (ii) and (iii) of this Rule and shall in addition, when an obstruction exists, exhibit:

(i) two all-round red lights or two balls in a vertical line to indicate the side on which the obstruction exists;

(ii) two all-round green lights or two diamonds in a vertical line to indicate the side on which another vessel rnay pass;

(iii) when at anchor, the lights or shapes prescribed in this paragraph instead of the lights or shape prescribed in Rule 30.

Je) Whenever the size of a vessel engaged in diving operations makes it impracticable to exhibit all lights and shapes prescribed in paragraph (d) of this Rule, the following shall be exhibited:

(i) three all-round lights in a vertical line where they can best be seen. The highest and lowest of these lights shall be red and the middle light shall be white;

(ii) a rigit replica of the International Code flag ,,A“ not less than 1 metre in height. Measures shall be taken to ensure its all-round visibility.

'(f) A vessel engaged in mineclearance operations shall in addition to the lights prescribed for a power-driven vessel in Rule 23 or to the lights or shape prescribed for a vessel at anchor in Rule 30 as appropriate, exhibit three all-round green lights or three balls. One of these lights or shapes shall be exhibited near the foremast head and one at each end of the fore yard. These lights or shapes indicate that it is a dangerous for another vessel to approach within 1000 metres of the mineclearance vessel.

(g) Vessels of less than 12 metres in length, except those engaged in diving operations, shall not be required to exhibit the lights and shapes prescribed in this Rule.

(h) The signals prescribed in this Rule are not signals of vessels in distress and requiring assistance. Such signals are contained in Annex IV to these Regulations.

Rule 28

Vessels constrained by their Draught

A vessel constrained by her draught may, in addition to the lights prescribed for power-driven vessels in Rule 23, exhibit where they can

best be seen three all-round red lights in a vertical line, or a cylinder.

(d) Судно, занятое дноуглубительными работами или подводными операциями, когда оно ограничено в возможности маневрировать, должно выставлять огни и знаки, предписанные подпунктами (i), (ii) и (Ш) пункта (Ь) этого Правила, и, если существует препятствие для прохода другого судна, должно дополнительно выставлять:

(О два красных круговых огня или два шара, расположенные по вертикальной линии, —для указания стороны, на которой существует препятствие;

(ii) два зеленых круговых огня или два ромба, расположенные по вертикальной линии, — для указания стороны, с которой может пройти другое судно,

(ш) если оно стоит на якоре, — огни или знаки, предписанные этим пунктом, вместо огней или знаков, предписанных Правилом 30.

(e) Если размеры судна, занятого водолазными работами, практически не позволяют ему выставлять все огни и знаки, предписанные пунктом (d) этого Правила, оно должно выставлять:

(i) три круговых огня, расположенные по вертикали на наиболее видном месте. Верхний и нижний из этих огней должны быть красными, а средний огонь белым;

(и) флаг «А» по Международному своду сигналов, изготовленный в виде жесткого щита высотой не менее 1 м. Должны быть приняты меры к тому, чтобы обеспечить круговую видимость этого флага.

({) Судно, занятое работами по устранению минной опасности, в дополнение к огням, предписанным для судна с механическим двигателем Правилом 23, либо к огням или знаку, предписанным для судна на якоре Правилом 30 соответственно, должно выставлять три зеленых круговых огня или три шара. Один из этих огней или знаков должен выставляться вблизи топа фок-мачты, а два других — на ноках фока-рея. Эти огни или знаки указывают, что другому судну опасно приближаться к судну, занятому работами по устранению минной опасности, на расстояние менее 1000 м.

(g) Суда длиной менее 12 м, за исключением судов, занятых водолазными работами, не обязаны выставлять огни и знаки, предписанные этим Правилом.

(h) Сигналы, предписанные этим Правилом, не являются сигналами судов, терпящих бедствие и требующих помощи. Такого рода сигналы приведены в Приложении IV к настоящим Правилам.

Правило 28

Суда, стесненные своей осадкой '

Судно, стесненное своей осадкой, в дополнение к огням, предписанным Правилом 23 для судов с механическим двигателем, может выставлять на наиболее видном месте три красных круговых огня, расположенные по вертикальной линии, или цилиндр.

Pilot Vessels

(a) A vessel engaged on pilotage duty shall exhibit:

(i) at or 'near the masthead, two all-round lights in a vertical line, the upper being white and the lower red;

(ii) when underway, in addition, sidelights and a sternlight;

(iii) when at anchor, in addition to the lights prescribed in sub-paragraph (i), the light, lights or shape prescribed in Rule 30 for vessels at anchor.

(b) A pilot vessel when not engaged on pilotage duty shall exhibit the

lights or shapes prescribed for a similar vessel of her length.

Rule 30

Anchored Vessels and Vessels aground

(a) A vessel at anchor shall exhibit where it can best be seen:

(i) in the fore part, an all-round white light or one ball;

(ii) at or near the stern and at a lower level than the light prescribed in sub-paragraph (i), an all-round white light.

(b) A vessel of less than 50 metres in length rnay exhibit an all-round white light where it can best be seen instead of the lights prescribed in paragraph (a) of this Rule.

(c) A vessel at anchor may, and a vessel of 100 metres and more in length shall, also use the available working or equivalent lights to illuminate her decks.

(d) A vessel aground shall exhibit the lights prescribed in paragraph (a) or (b) of this Rule and in addition, where they can best be seen:

(i) two all-round red lights in a vertical line;

(ii) three balls in a vertical line.

(e) A vessel of less than 7 metres in length, when at anchor not in or near a narrow channel, fairway or anchorage, or where other vessels normally navigate, shall not be required to exhibit the lights or shape prescribed in paragraphs (a) and (b)-of this Rule,

Лоцманские суда

(a) Судно при исполнении лоцманских обязанностей должно выставлять:

(i) на топе мачты или вблизи от него — два круговых огня, расположенные по вертикальной линии; верхний из этих огней

должен быть белым, а нижний — красным;

(ii) если оно на ходу, то дополнительно — бортовые огни и кормовой огонь;

(Ш) если оно стоит на якоре, то в дополнение к огням, предписанным подпунктом (i), — огонь, огни или знак, предписанные Правилом 30 для судов на якоре.

(b) Лоцманское судно, не занятое исполнением лоцманских обязанностей, должно выставлять огни или знаки, предписанные для подобного судна соответствующей длины.

Правило 30

Суда на якоре и суда на мели

(a) Судно на якоре должно выставлять на наиболее видном месте:

(i) в носовой части судна — белый круговой огонь или шар;

(ii) на корме или вблизи от нее и ниже огня, предписанного подпунктом (i), — белый круговой огонь.

(b) Судно длиной менее 50 м может выставлять на наиболее видном месте белый круговой огонь вместо огней, предписанных пунктом

(a) этого Правила.

(c) Судно на якоре может, а судно длиной более 100 м должно использовать также имеющиеся рабочие или другие равноценные огни для освещения своих палуб.

(d) Судно на мели должно выставлять огни, предписанные пунктами (a) или (Ь) этого Правила, и, кромё того, на наиболее видном месте:

(i) два красных круговых огня, расположенные по вертикальной линии;

(ii) три шара, расположенные по вертикальной линии.

(e) Судно длиной менее 7 м на якоре[10], когда оно не находится в узком проходе, на фарватере, месте якорной стоянки или вблизи от них, а также в районах, где обычно плавают другие суда, не обязано выставлять огни или знак, предписанные пунктами (a) и (Ь) [11] этого Правила.

jto A vessel of less than 12 metres in length, when aground, shall not be required to exhibit the lights or shapes prescribed in sub-paragraphs (d) (i) and (ii) of this Rule.

Rule 31

Seaplanes

Where it is impracticable for a seaplane to exhibit lights and shapes of the characteristics or in the positions prescribed in the Rules of this Part she shall exhibit lights and shapes as closely similar in characteristics and position as is possible.

PART D —SOUND AND LIGHT SIGNALS

Rule 32

Definitions

(a) The word „whistle[14] means any sound signalling appliance capable of producing the prescribed blasts and which complies with the specifications in Annex III to these Regulations.

(b) The term „short blast" means a blast of about one second's duration.

(c) The term „prolonged blast" means a blast of from four to six second's duration.

Rule 33

Equipment for Sound Signals

(a) A vessel of 12 metres or more in length shall be provided with a whistle and a bell and a vessel of 100 metres or more in length shall, in addition, be provided with a gong, the tone and sound of which cannot be confused with that of the bell. The whistle, bell and gong shall comply with the specifications in Annex III to these Regulations. The bell or gong or both may be replaced by other equipment having the same respective sound characteristics, provided that manual sounding of the prescribed signals shall always be possible.

(b) A vessel of less than 12 metres in length shall not be obliged to carry the sound signalling appliances prescribed in paragraph (a) of this Rule but if she does not, she shall be provided with some other means of making an efficient sound signal.

(f) Судно длиной менее 12 м на мели не обязано выставлять огни и знаки, предписанные подпунктами (i) и (и) пункта (d) этого Правила.

Правило 31

Гидросамолеты.

Если гидросамолет практически не может выставлять огни или знаки, которые по своим характеристикам или расположению отвечали бы требованиям Правил этой части, он должен выставлять огни и знаки, которые по своим характеристикам и расположению были бы настолько близки к требованиям Правил, насколько это возможно.

ЧАСТЬ D-ЗВУКОВЫЕ И СВЕТОВЫЕ СИГНАЛЫ

Правило 32

Определения

(a) Слово «свисток» означает любое звукосигнальное устройство, могущее подавать предписанные звуки и соответствующее требованиям Приложения 111 к настоящим Правилам.

(b) Термин «короткий звук» означает звук продолжительностью около 1 с.

(c) Термин «продолжительный звук» означает звук

продолжительностью от 4 до б с.

Правило 33

Оборудование для подачи звуковых сигналов

(a) Судно длиной 12 м или более должно быть снабжено свистком и колоколом, а судно длиной 100 м или более должно, кроме того, быть снабжено гонгом, тон и звучание которого не могли бы быть принять? за звук колокола. Свисток, колокол и гонг должны соответствовать требованиям Приложения Ш к настоящим Правилам. Колокол и (или) гонг могут быть заменены другими устройствами, имеющими такие же соответствующие звуковые характеристики, причем всегда должна быть предусмотрена возможность подачи предписанных еш налов вручную.

(b) Судно длиной менее 12 м не обязано иметь звукосигнальные устройства, предписанные пунктом (a) этого Правила, но если такое судно не имеет их, то оно должно быть снабжено другими средствами подачи эффективного звукового сигнала.

Manoeuvring and Warning Signals

I*) When vessels are in sight of one another, a power-driven vessel underway, when manoeuvring as authorized or required by these Rules, shall indicate that manoeuvre by the following signals on her whistle:

— one short blast to mean „I am altering my course to starboard[12];

— two short blasts to mean „I am altering my course to port[4]*;

— three short blasts to mean „I am operating astern propulsion[4]*.

(b) Any vessel may supplement the whistle signals prescribed in paragraph (a) of this Rule by light signals, repeated as appropriate, whilst the manoeuvre is being carried out:

(i) these light signals shall have the following significance:

— one flash to mean „I am altering my course to starboard[44];

— two flashes to mean „I am altering my course to port";

— three flashes to mean „I am operating astern propulsion[44];

(ii) the duration of each flash shall be about one second, the interval between flashes shall be about one second, and the interval between successive signals shall be not less than ten seconds;

(iii) the light used for this signal shall, if fitted, be an all-round white light, visible at a minimum range of 5 miles, and shall comply with the provisions of Annex I to these Regulations.

(c) When in sight of one another in a narrow channel or fairway:

(i) a vessel intending to overtake another shall in compliance with Rule 9 (e) (i) indicate her intention by the following signals on her whistle:

— two prolonged blasts followed by one short blast to mean „I intend to overtake you on your starboard side[44];

— two prolonged blasts followed by two short blast to mean „I intend to overtake you on yuor port side[44];

Сигналы маневроуказания и предупреждения

(a) Когда суда находятся на виду друг у друга, то судно с механическим двигателем на ходу, маневрируя так, как это разрешается или требуется настоящими Правилами, должно показать свой маневр сигналами, подаваемыми свистком, следующим образом:

— один короткий звук означает «Я изменяю свой курс вправо»;

— два коротких звука означают «Я изменяю свой курс влево»;

— три коротких звука означают «Мои движители -работают на задний ход».

(b) Судно может сопровождать звуковые сигналы, предписанные пунктом (a) этого Правила, световыми сигналами, повторяемыми в течение всего маневра;

(i) эти световые сигналы должны иметь следующее значение:

— один проблеск означает «Я изменяю свой курс вправо»;

— два проблеска означают «Я изменяю свой курс влево»;

— три проблеска означают «Мои движители работают на задний ход»;

(ii) продолжительность каждого проблеска должна быть около 1 с, интервал между проблесками — около 1 с, интервал между последовательными сигналами — не менее 10 с;

(Ш) используемый для подачи такого сигнала огонь, если он установлен, должен быть белым круговым огнем, видимым на расстоянии не менее 5 миль, и должен соответствовать требованиям Приложения I к настоящим Правилам.

(c) Когда суда находятся на виду друг у друга в узком проходе или на фарватере, то:

(i) судно, намеревающееся обогнать в соответствии с Правилом 9 (e) (i) другое судно, должно показать свое намерение следующими сигналами, подаваеМ'ыми свистком:

— два продолжительных звука и вслед за ними один короткий звук, которые означают «Я намереваюсь обогнать вас по вашему правому борту»;

— два продолжительных звука и вслед за ними два коротких звука, которые означают «Я намереваюсь обогнать вас по вашему левому борту»;

(И) судно, которое намереваются обогнать, должно, действуя , в соответствии с Правилом 9 (e) (i), подтвердить свое согласие следующим сигналом, подаваемым свистком в указанной

последовательности:

— один продолжительный, один короткий, один продолжительный и один короткий звук.

(d) When vessels in sight of one another are approaching each other and from any cause either vessel fails to understand the intentions or actions of the other, or is in doubt whether sufficient action is being taken by the other to avoid collision, the vessel in doubt shall immediately indicate such doubt by giving at least five short and rapid blasts on the whistle. Such signal may be supplemented by a light signal of at least five short and rapid flashes.

(e) A vessel nearing a bend or an area of a channel or fairway where other vessels may be obscured by an intervening obstruction shall sound one prolonged blast. Such signal shall be answered with a prolonged blast by any approaching vessel that may be within hearing around the bend or behind the intervening obstruction.

(f) If whistles are fitted on a vessel at a distance apart of more than 100 metres, one whistle only shall be used for giving manoeuvring and warning signals.

Rule 35

Sound Signals in restricted Visibility

In or near an area of restricted visibility, whether by day or night, the signals prescribed in this Rule shall be used as follows:

(a) A power-driven vessel making way through the water shall sound at intervals of not more than 2 minutes one prolonged blast.

(b) A power-driven vessel underway but stopped and making no way through the water shall sound at intervals of not more than 2 minutes two prolonged blasts in succession with an interval of about 2 seconds between them.

(c) A vessel not under command, a vessel restricted in her ability to manoeuvre, a vessel constrained by her draught, a sailing vessel, a vessel engaged in fishing and a vessel engaged in towing or pushing another vessel shall, instead of the signals prescribed in paragraphs (a) or (b) of this Rule, sound at intervals of not more than 2 minutes three blasts in succession, namely one prolonged followed by two short blasts.

(d) A vessel engaged in fishing, when at anchor, and a vessel restricted in her ability to manoeuvre when carrying out her work at anchor, shall instead of the signals prescribed in paragraph (g) of this Rule sound the signal prescribed in paragraph (c) of this Rule.

(e) A vessel towed or if more than one vessel is towed the last vessel of the tow, if manned, shall at intervals of not more than 2 minutes sound four blasts in succession, namely one prolonged followed by three short blasts. When practicable, this signal shall be made immediately after the signal made by the towing vessel.

(d) Когда суда, находящиеся на виду друг у друга, сближаются и по какой-либо причине одно из нихше может понять намерений или действий другого судна или сомневается в том, предпринимает ли это другое судно достаточное действие для предупреждения столкновения, оно должно немедленно сообщить об этом подачей по меньшей мере пяти коротких и частых звуков свистком. Такой сигнал может сопровождаться световым сигналом, состоящим по меньшей мере из пяти коротких и частых проблесков.

(e) Судно, приближающееся к изгибу или к такому участку прохода или фарватера, где другие суда могут быть не видны из-за наличия препятствий, должно подавать один продолжительный звук. Любое приближающееся судно, находящееся в пределах слышимости за изгибом или препятствием, должно отвечать на такой сигнал одним продолжительным звуком.

(f) Если на судне свистки установлены на расстоянии более 100 м друг от друга, то для подачи сигналов маневроуказания и предупреждения должен использоваться только один свисток.

Правило 35

Звуковые сигналы при ограниченной видимости

В районах ограниченной видимости или вблизи таких районов,

днем или ночью, сигналы, предписанные этим Правилом, должны подаваться следующим образом:

(a) Судно с механическим двигателем, имеющее ход относительно воды, должно подавать через промежутки не более 2 мин один продолжительный звук.

(b) Судно с механическим двигателем на ходу, но остановившееся и не имеющее хода относительно воды, должно подавать через промежутки не более 2 мин два продолжительных звука с промежутком между ними около 2 с.

(c; Судно, лишенное возможности управляться или ограниченное в возможности маневрировать, судно, стесненное своей осадкой, парусное судно, судно, занятое ловом рыбы, и судно, буксирующее или толкающее другое судно, должны вместо сигналов, предписанных пунктами (a) или (Ь,- этого Правила, подавать через промежутки не более 2 мин три последовательных звука, а именно — один продолжительный и вслед за ним два коротких.

(d) Судно, занятое ловом рыбы на якоре, и судно, ограниченное в возможности маневрировать, выполняющее свою работу на якоре, должны вместо сигналов, предписанных пунктом (g) этого Правила, подавать звуковой сигнал, предписанный пунктом (c) этого Правила.

(e) Буксируемое судно, а если буксируется больше одного судна, то последнее из них, если на нем находится команда, должно через промежутки не более 2 мин подавать четыре последовательных звука, а именно — один продолжительный и вслед за ним три коротких. По возможности, этот сигнал должен быть подан немедленно после сигнала буксирующего судна.

(f) When a pushing vessel and a vessel being pushed ahead are rigidly connected in a composite unit they shall be regarded as a power-driven vessel and shall give the signals prescribed in paragraphs (a) or (b) of this Rule.

(g) A vessel at anchor shall at intervals of not more than one minute ring the bell rapidly for about 5 seconds. In a vessel of IQO metres or more in length the bell shall be sounded in the forepart of the vessel and immediately after the ringing of the bell the gong shall be sounded rapidly for about 5 seconds in the after part of the vessel. A vessel at anchor may in addition sound three blasts in succession, namely one short, one prolonged and one short blast, to give warning of her position and of the possibility of collision to an approaching vessel.

(h) A vessel aground shall give the bell signal and if required the gong signal prescribed in paragraph (g) of this Rule and shall, in addition, give three separate and distinct strokes on the bell immediately before and after the rapid ringing of the bell. A vessel aground may in addition sound an appropriate whistle signal.

(i) A vessel of less than 12 metres in length shall not be obliged to give the above-mentioned signals but, if she does not, shall make some other efficient sound signal at intervals of not more than 2 minutes.

(j) A pilot vessel when engaged on pilotage duty may in addition to the signals prescribed in paragraphs (a), (b) or (g) of this Rule sound an identity signal consisting of four short blasts.

Rule 36

Signals to attract Attention

If necessary to attract the attention of another vessel any vessel may make light or sound signals that cannot be mistaken for any signal authorized elsewhere in these Rules, or may direct the beam of her searchlight in the direction of the danger, in such a way as not to embarrass any vessel.

Any light to attract the attention of another vessel shall be such that it cannot be mistaken for any aid to navigation. For the purpose of this Rule the use of high intensity intermittent or revolving lights, such as strobe lights, shall be avoided.

Rule 37

Distress Signals

When a vessel is in distress and requires assistance she shall use

or exhibit the signals described in Annex IV to these Regulations.

(f) Если толкающее судно и судно, толкаемое вперед, жестко соединены в сочлененное судно, они должны рассматриваться как судно с механическим двигателем и подавать сигналы, предписанные пунктами (а) или (Ь) этого Правила.

(g) Судно на якоре должно через промежутки не более 1 мин учащенно звонить в колокол в течение приблизительно 5 с. На судне длиной 100 м или более этот сигнал колоколом должен подаваться на носовой части и немедленно вслед за ним на кормовой части — учащенный сигнал гонгом в течение приблизительно 5 с. Судно на якоре может для предупреждения приближающихся судов о своем местонахождении и о возможности столкновения дополнительно подавать три последовательных звука свистком, а именно — один короткий, один продолжительный и один корот кий.

(h) Судно на мели должно подавать сигнал колоколом и, если требуется, гонгом, как это предписано пунктом (g) этого Правила, и дополнительно подавать три отдельных отчетливых удара в колокол непосредственно перед каждым учащенным звоном в колокол и после него. Судно на мели может дополнительно подавать соответствующий сигнал свистком.

(i) Судно длиной менее 12 м не обязано подавать вышеупомянутые сигналы, но если оно их не подает, то оно должно подавать другой эффективный звуковой сигнал через промежутки не более 2 мин.

(j) Лоцманское судно, когда оно находится при исполнении своих лоцманских обязанностей, в дополнение к сигналам, предписанным пунктами (а), (Ь) или (g) этого Правила, может подавать опознавательный сигнал, состоящий из четырех коротких звуков.

Правило 36

Сигналы для привлечения внимания

Любое судно при необходимости привлечь внимание другого судна может подавать световые или звуковые сигналы, но такие, которые не могли бы быть по ошибке приняты за сйгналы, установленные этими Правилами, или может направлять луч прожектора в сторону опасности, но так, чтобы это не мешало другим судам.

Любой огонь, использующийся для привлечения внимания другого судна, должен быть таким, чтобы его нельзя было по ошибке принять за какое-либо средство навигационного оборудования. Применительно к целям настоящего Правила следует избегать использования прерывающихся или вращающихся огней с большой силой света (таких, как

импульсные огни).

Правило 37

Сигналы бедствия

Когда судно терпит бедствие и требует помощи, оно должно использовать или выставлять сигналы, описанные в Приложении IV к настоящим Правилам.

Rule 38

Exemptions

Any vessel (or class of vessels) provided that she complies with the requirements of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1960, the keel of which is laid or which is at a corresponding stage of construction before the entry into force of these Regulations may be exempted from compliance therewith as follows:

(a) The installation of lights with ranges prescribed in Rule 22, until four years after the date of entry into force of these Regulations.

(b) The installation of lights with colour specifications as prescribed in Section 7 of Annex I to these Regulations, until four years after the date of entry into force of these Regulations.

(c) The repositioning of lights as a result of conversion from Imperial to metric units and rounding off measurement figures, permanent exemption.

(d) (i) The repositioning of masthead lights on vessels of less than

150 metres in length, Resulting from the prescriptions of Section 3 (a) of Annex I to these Regulations, permanent exemption.

(ii) The repositioning of masthead lights on vessels of 150 metres or more in length, resulting from the prescriptions of Section 3 (a) of Annex I to these Regulations, until nine years after the date of entry into force of these Regulations.

(e) The repositioning of masthead lights resulting from the prescriptions of Section 2 (b) of Annex I to these Regulations, until nine years after the date of entry into force of these Regulations.

(f) The repositioning of sidelights resulting from the prescriptions of Sections 2 (g) and 3 (b) of Annex I to these Regulations, until nine years after the date of entry into force of these Regulations.

(g) The requirements for sound signal appliances prescribed in Annex III to these Regulations, until nine years aftef the date of entry into force of these Regulations.

(h) The repositioning of all-round lights resulting from the prescription of Section 9 (b) of Annex I to these Regulations, permanent exemption.

Правило 38 Изъятия

Любое судно (или тип судов), киль которого заложен или которое находится на соответствующей стадии постройки до

вступления настоящих Правил в силу [13], при условии, что оно соответствует требованиям международных Правил для предупреждения столкновений судов в море, 1960 г., может быть освобождено от выполнения настоящих Правил в отношении:

(a) установки огней с дальностью видимости, предписанной Правилом 22, — на срок до четырех лет после даты вступления настоящих Правил в силу;

(b) установки огней с цветовыми характеристиками, предписанными пунктом 7 Приложения I к настоящим Правилам, — на срок до четырех лет после даты вступления настоящих Правил в силу;

(c) перестановки огней в связи с переходом от стандартной английской системы единиц к метрической и округлением измеряемых величин — на все время;

(d) (i) перестановки топовых огней на судах длиной менее 150 м

в соответствии с предписаниями пункта 3 (a) Приложения I к настоящим Правилам — на все время;

(ii) перестановки топовых огней на судах длиной 150 м или более в соответствии с предписаниями пункта 3 (a) Приложения I к настоящим Правилам — на срок до 9 лет после даты вступления настоящих Правил в силу;

(e) перестановки топовых огней в соответствии с предписаниями пункта 2 (Ь) Приложения I к настоящим Правилам — на срок до 9 лет после даты вступления настоящих Правил в силу;

(1) перестановки бортовых огней в соответствии с предписаниями пунктов 2 (g) и 3 (Ь) Приложения I к настоящим Правилам — на срок до, 9 лет после даты вступления настоящих Правил в силу;

(g) требований к звукосигнальным устройствам, предписанных Приложением III к настоящим Правилам, — на срок до 9 лет после даты вступления настоящих Правил в силу;

(h) перестановки круговых огней в соответствии с предписаниями пункта 9 (Ь) Приложения I к настоящим Правилам — на все время.

POSITIONING AND TECHNICAL DETAILS OF LIGHTS AND SHAPES

1. Definition

The term „height above the hull" means height above the uppermost continuous deck.

This height shall be measured from the position vertically beneath the location of the light.

2. Vertical positioning and spacing of lights

(a) On a power-driven vessel of 20 metres or more in length the masthead lights shall be placed as follows:

(i) the forward masthead light, or if only one masthead light is carried, then that light, at a height above the hull of not less than 6 metres, and, if the breadth of the vessel exceeds 6 metres, then at a height above the hull not less than such breadth, so however that the light need not be placed at a greater height above the hull than 12 metres;

(ii) when two masthead lights are carried the after one shall be at least 4.5 metres vertically higher than the forward one.

(b) The vertical separation of masthead lights of power-driven vessels shall be such that in all normal conditions of trim the after light will be seen over and separate from the forward light at a distance of 1000 metres from the stem when viewed from sea level.

(c) The masthead light of a power-driven vessel of 12 metres but less than 20 metres in length shall be placed at a height above the gunwale of not less than 2.5 metres.

(d) A power-driven vessel of less than 12 metres in length may carry the uppermost light at a height of less than 2.5 metres above the gunwale. When however a masthead light is carried in addition to sidelights and a sternlight, then such masthead light shall be carried at least 1 metre higher than the sidelights.

ПРИЛОЖЕНИЕ I

РАСПОЛОЖЕНИЕ И ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ОГНЕЙ И ЗНАКОВ

1. Определение

Термин «высота над корпусом» означает высоту над самой верхней непрерывной палубой. Эта высота должна измеряться от точки, расположенной на вертикали под местом установки огня.

2. Вертикальное расположение огней и расстояния между ними

(a) На судне с механическим двигателем длиной 20 м или более топовые огни должны быть расположены следующим образом:

(i) передний топовый огонь, или если имеется только один топовый огонь, то этот огонь, — на высоте не менее 6 м над корпусом, а если ширина судна превышает 6 м, то на высоте над корпусом не менее этой ширины-, однако нет необходимости, чтобы этот огонь находился на высоте более 12 м над корпусом;

(ii) если судно несет два топовых огня, то задний из них должен быть по меньшей мере на 4,5 м выше по вертикальной линии, чем передний огонь.

(b) Вертикальное расстояние между топовыми огнями судов с механическим двигателем должно быть таким, чтобы при всех нормальных условиях дифферента задний огонь был виден выше переднего и раздельно от него на расстоянии 1000 м от форштевня, если смотреть от уровня моря.

(c) Топовый огонь судна с механическим двигателем длиной 12 м и более, но менее 20 м, должен быть расположен на высоте не менее 2,5 м над планширем.

(d) Судно с механическим двигателем длиной менее 12 м может нести самый верхний огонь на высоте менее 2,5 м над планширем. Однако, если оно несет топовый огонь дополнительно к бортовым и кормовому, то такой топовый огонь должен быть расположен по меньшей мере на 1 м выше бортовых огней.

(e) One of the two or three masthead lights prescribed for a power-driven vessel when engaged in towing or pushing another vessel shall be placed in the same position as either the forward masthead light or the after masthead light; provided that, if carried on the aftermast, the lowest after masthead light shall be at least 4.5 metres vertically higher than the forward masthead light.

(f) (i) The masthead light or lights prescribed in Rule 23 (a)

shall be so placed as to be above and clear of all other lights and obstructions except as described in sub-paragraph (ii).

(ii) When it is impracticable to carry the all-round lights prescribed by Rule 27 (b) (i) or Rule 28 below the masthead lights, they may be carried above the after masthead light (s) or vertically in between the forward masthead light (s) and after masthead light(s), provided that in the latter case the requirement of Section 3 (c) of this Annex shall be complied with.

(g) The sidelights of a power-driven vessel shall be placed at a height above the hull not greater than three quarters of that of the forward masthead light. They shall not be so low as to be interfered with by deck lights.

(h) The sidelights, if in a combined lantern and carried on a power-driven vessel of less than 20 metres in length, shall be placed not less than 1 metre below the masthead light.

(i) When the Rules prescribe two or three lights to be carried in a vertical line, they shall be spaced as follows;

(i) on a vessel of 20 metres in length or more such lights shall be spaced not less than 2 metres apart, and the lowest of these lights shall, except where a towing light is required, be placed at a height of not less than 4 metres above the hull.

(ii) on a vessel of less than 20 metres in length such lights shall be spaced not less than 1 metre apart and the lowest of these lights shall, except where a towing light is required, be placed >at a height of not less than 2 metres above the hull.

(iii) when three lights are carried they shall be equally spaced.

(j) The lower of the two all-round lights prescribed for a vessel when engaged in fishing shall be at a height above the sidelights not less than twice the distance between the two vertical lights.

(e) Один из двух или трех топовых огней, предписанных для судна с механическим двигателем, когда оно буксирует или толкает другое судно, должен быть расположен в том же месте, что и передний или задний топовый огонь; в случае, если он установлен на задней мачте, то самый нижний из задних топовых огней должен быть по меньшей мере на 4,5 м выше по вертикали, чем передний топовый огонь;

(f) (i) Топовый огонь или огни, предписанные Правилом 23 (a),

должны быть расположены таким образом, чтобы они были отчетливо видны над всеми другими огнями и конструкциями, за исключением случаев, описанных в подпункте (И);

(И) когда круговые огни, предписанные Правилами 27 (b)(i) или 28, практически невозможно выставить ниже топовых огней, они могут быть выставлены над задним топовым огнем (огнями)

или на высоте между передним топовым огнем (огнями) и задним топовым огнем (огнями); в последнем случае должно обеспечиваться выполнение требований пункта 3 (c) настоящего Приложения.

g) Бортовые огни судна с механическим двигателем должны быть расположены на высоте над корпусом не более чем три четверти высоты переднего топового огня. Они не должны располагаться настолько низко, чтобы их видимости мешали палубные огни.

(h) Бортовые огни, если они в комбинированном фонаре и когда их несет судно с механическим двигателем длиной менее 20 м, должны быть расположены не менее чем на 1 м ниже топового огня.

(i) В тех случаях, когда Правила предписывают, чтобы судно несло два или три огня по вертикальной линии, расстояния между огнями должны быть следующими:

(i) на судне длиной 20 м и более расстояние между такими огнями должно быть не менее 2 м, и нижний из них должен быть расположен на высоте не менее 4 м над корпусом; это последнее требование не распространяется на кормовой огонь, когда судно несет кормовой и буксировочный огни одновременно;

(И) на судне длиной менее 20 м расстояние между такими огнями должно быть не менее 1 м и нижний из них должен быть на высоте не менее 2 м над корпусом; это последнее требование не распространяется на кормовой огонь, когда судно несет кормовой и буксировочный огни одновременно;

(Ш) если судно несет три огня, то они должны располагаться на равных расстояниях друг от друга.

(j) Нижний из двух круговых огней, предписанных для судна, занятого ловом рыбы, должен быть расположен над бортовыми огнями на высоте, не меньшей, чем двойное расстояние по вертикали между этими круговыми огнями.

(к) The forv/ard anchor light prescribed in Rule 30 (a)(i), when two are carried, shall not be less than 4.5 metres above the after one. On a vessel of 50 metres or more in length this forward anchor light shall be placed at a height of not less than 6 metres above the hull.

3. Horizontal positioning and spacing of lights

(a) When two masthead lights are prescribed for a power-driven vessel, the horizontal distance between them shall not be less than one half of the length of the vessel but need not be more than 100 metres. The forward light shall be placed not more than one quarter of the length of the vessel from the stem.

(b) On a power-driven vessel of 20 metres or more in length the sidelights shall not be placed in front of the forward masthead lights.

They shall be placed at or near the side of the vessel.

(c) When the lights prescribed in Rule 27 (b) (i) or Rule 28 are placed vertically between the forward masthead light(s) and the after masthead light(s) these all-round lights shall be placed at a horizontal distance of not less than 2 metres from the fore and aft centreline of the vessel in the athwart-ship direction.

4. Details of location of direction-indicating lights for fishing vessels, dredgers and vessels engaged in underwater operations

(a) The light indicating the direction of the outlying gear from a vessel engaged in fishing as prescribed in Rule 26 (c) (ii) shall be placed at a horizontal distance of not less than 2 metres and not more than 6 metres awa\ from the two all-round red and white lights. This light shall be placed not higher than the all-round white light prescribed in Rule 26 (c) (i) and not lower than the sidelights.

(b) The lights and shapes on a vessel engaged in dredging or underwater operations to indicate the obstructed side and/or the side on which it is safe to pass, as prescribed in Rule 27 (d) (i) and (ii), shall be placed at the -maximum practical horizontal distance, but in no case less than 2 metres, from the lights or shapes prescribed in Rule 27 (b) (i) and (ii). In no case shall the upper of these lights or shapes be at a greater height than the lower of the three lights or shapes prescribed in Rule 27 (b) (i) and (ii).

5. Screens for sidelights

The sidelights of vessels of 20 metres or more in length shall be fitted with inboard screens painted matt black, and meeting the requirements of Section 9 of this Annex.

(к) Когда судно выставляет два якорных огня, то носовой якорный огонь, предписанный Правилом 30 (a)(i), должен быть выше кормового не менее, чем на 4,5 м. На судне длиной 50 м или более носовой якорный огонь должен быть расположен на высоте не менее б м над корпусом.

3. Горизонтальное расположение огней и расстояния между ними

(a) Если для судна с механическим двигателем предписаны два топовых огня, то горизонтальное расстояние между ними должно быть не менее половины длины судна, однако нет необходимости, чтобы оно превышало 100 м. Передний огонь должен быть расположен от форштевня на расстоянии, не превышающем четверти длины судна.

(b) На судне с механическим двигателем длиной 20 м или более бортовые огни не должны располагаться перед передним топовым огнем. Они должны быть расположены на бортах или вблизи бортов судна.

(c) Когда огни, предписанные Правилами 27 (b)(i) или 28,

располагаются на высоте между передним топовым огнем (огнями) и задним топовым огнем (огнями), эти круговые огни должны быть вынесены на расстояние не менее 2 м от диаметральной плоскости судна.

4. Расположение информационно-указательных огней и знаков на

рыболовных судах и судах, занятых дноуглубительными или подводными работами

(a) Огонь, предписанный Правилом 26 (c) (И) для указания направления выметанных снастей с судна, занятого ловом рыбы, должен быть расположен на расстоянии не менее 2 м и не более 6 м по горизонтали от двух красного и белого круговых огней, предписанных Правилом 26 (c) (i), и при этом указанный огонь должен быть расположен не выше белого и не ниже бортовых огней.

(b) Огни и знаки судна, занятого дноуглубительными или подводными работами, предписанные Правилом 27 (d) (i) и (И) для указания стороны, на которой существует препятствие, и (или) стороны, с которой может безопасно пройти другое судно, должны быть расположены на максимально возможном удалении по горизонтали, но ни в коем случае не находиться на расстоянии менее 2 м от огней и знаков, предписанных Правилом 27 (b) (i) и (И). Верхний из этих огней или знаков ни в коем случае не должен быть расположен выше нижнего из трех огней или знаков, предписанных Правилом 27 (b) (i) и (ii).

Щиты для бортовых огней

Бортовые огни на судах длиной 20 м или более должны быть оборудованы со стороны, обращенной к диаметральной плоскости судна, Щитами, окрашенными в черный матовый цвет, и должны удовлетворять требованиям пункта 9 настоящего Приложения.

On vessels of less than 20 metres in length the sidelights, if necessary to, meet the requirements of Section 9 of this Annex, shall be fitted with inboard matt black screens. With a combined lantern, using a single vertical filament and a very narrow division between the green and red sections, external screens need not be fitted.

6. Shapes

(a) Shapes shall be black and of the following sizes:

(i) a ball shall have a diameter of not less than 0.6 metre;

(ii) a cone shall have a base diameter of not less than 0.6 metre and a height equal to its diameter;

(iii) a cylinder shall have a diameter of at least 0.6 metre and a height of twice its diameter;

(iv) a diamond shape shall consist of two cones as defined in (ii) above having a common base.

(b) The vertical distance between shapes shall be at least 1.5 metres.

(c) In a vessel of less than 20 metres in length shapes of lesser dimensions but commensurate with the size of the vessel may be used and the distance apart may be correspondingly reduced.

7. Colour specification of lights

The chromaticity of all navigation lights shall conform to the following standards, which lie within the boundaries of the area of the diagram specified for each colour by the International Commission on Illumination (CIE).

The boundaries of the area for each colour are given by indicating the corner co-ordinates, which are as follows:

(i)	White		0.300 0.203 0.511 0.3560.735 0.721 0.265 0.2590.5750.425
	X	0.525	0.525
	У	0.382	0.440
(ii)	Green		
	X	0.028	0.009
	У	0.385	0.723
(iii)	Red		
	X	0.680	0.660
	У	0.320	0.320
(iv)	Yellow		
	X	0.612	0.618
	У	0.382	0.382

0.452 0.310 0.310 0.443
0.440 0.348 0.283 0.382
0.575
0.406

На судах длиной менее 20 м бортовые огни должны быть оборудованы со стороны, обращенной к диаметральной плоскости судна, щитами, окрашенными в черный матовый цвет, когда это необходимо для удовлетворения требований пункта 9 настоящего Приложения. Если используется комбинированный фонарь с одной вертикальной нитью накала и очень узкой перегородкой между зеленой и красной секциями фонаря, установка наружных щитов не требуется.

6. Знаки

(а) Знаки должны быть черного цвета и следующих размеров:

(i) шар должен иметь диаметр не менее 0,6 м;

(ii) конус должен иметь диаметр в основании не менее 0,6 м и высоту, равную его диаметру;

(Ш) цилиндр должен иметь диаметр не менее 0,6 м и высоту,

равную его двойному диаметру;

(iv) ромб должен состоять из двух конусов с общим основанием. Размеры конусов должны соответствовать требованиям подпункта (a).

(b) Вертикальное расстояние между знаками должно быть по меньшей мере 1,5 м.

(c) На судне длиной менее 20 м могут использоваться знаки меньших размеров применительно к размерениям судна и расстояние между знаками может быть соответственно уменьшено.

Цветовые характеристики огней

Цветовые характеристики всех огней, предписанных настоящими Правилами, должны соответствовать нижеследующим стандартам, которые находятся в пределах областей диаграммы, установленных для каждого цвета Международной светотехнической комиссией (CIE).

Границы области для каждого цвета определяются следующими

координатами: 0,3100,283

(i)	белый	x0,525	0,452	0,310
	0,525			
	y 0,382	0,440	0,440	0,348
(ii)	зеленый	x0,009	0,300	0,203
	0,028			
	y 0,385	0,723	0,511	0,356
(Ш)	красный	x0,660	0,735	0,721
	0,680			
	y 0,320	0,320	0,265	0,259
(iv)	желтый	x0,618	0,575	0,575
	0,612			
	y 0,382	0,382	0,425	0,406

0,443

0,332

8. Intensity of lights

(a) The minimum luminous intensity of lights shall be calculated by using the formula:

$I = 3{,}43 \times 10^{e} \times T \times D^2 \times K^{-D}$

where I is luminous intensity in candelas under service conditions,

T is threshold factor 2ХЮ$^{-7}$ lux,

D is range of visibility (luminous range) of the light in nautical miles,

K is atmospheric transmissivity.

For prescribed lights the value of K shall be 0.8, corresponding to

a meteorological visibility of approximately 13 nautical miles.

(b) A selection of figures derived from the formula is given in the following table:

Range of visibility (luminous range) of light in nautical miles D	Luminous intensity of light in candelas for K — 0.8 I
1	0.9
2	4.3
3	12
4	27
5	52
6	94

NOTE: The maximum luminous intensity of navigation lights should be limited to avoid undue glare. This shall not be achieved by a variable control of the luminous intensity.

f

9. Horizontal sectors

(a) (i) In the forward direction, sidelights as fitted on the ves

sel shall show the minimum required intensities. The intensities must decrease to reach practical cut-off between 1 degree and 3 degrees outside the prescribed sectors. [14]

I Сила свата огней

(a) Минимальная сила света огней должна рассчитываться по формуле:

I. = 3.43X 10^{6}XTXD^{a}X К-®,

где I — сила света в эксплуатационных условиях в канде-лах;

Т — световой порог 2ХЮ$^{-7}$ люкса;

D — дальность видимости огня (дальность освещения) в морских милях;

К — коэффициент пропускания атмосферы.

Значение коэффициента К для предписанных огней должно быть 0,8, что соответствует метеорологической видимости, равной приблизительно 13 морским милям.

(b) Некоторые значения силы света, вычисленные по указанной формуле, представлены в следующей таблице:

Дальность вил и мости огня (дальность освещения) в морских милях D	Сила света огня в канделах при К = 0,8 1
1	0.9
2	4,3
3	12
4	27
5	52
6	94

ПРИМЕЧАНИЕ. Максимальную силу света огней следует ограничивать во избежание чрезмерного ослепляющего действия. Это не должно достигаться применением устройств для регулирования силы света.

К Горизонтальные секторы

(а) (i) Установленные на судне бортовые огни должны обес

печивать в направлении по носу минимальную требуемую силу света. Эта сила света должна уменьшаться так, чтобы в пределах от 1° до 3° за границами установленных секторов свет практически исчезал.

(И) Минимальная требуемая сила света кормовых, топовых и бортовых огней должна обеспечиваться по дуге горизонта в пределах предписанных Правилом 21 секторов, не доходя 5° до границ секторов в направлении 22,5° позади траверза Далее сила света может уменьшаться до 50 % на границах секторов; затем она должна постепенно уменьшаться с тем, чтобы в пределах 5° за границами предписанных секторов свет практически исчезал.

(bj All-round lights shall be so located as not to be obscured by masts, topmasts or structures within angular sectors of more than 6 degrees, except anchor lights prescribed in Rule 30 which need not be placed at an impracticable height above the hull.

10. Vertical sectors

(a) The vertical sectors of electric lights as fitted, with the exception of lights on sailing vessels shall ensure that:

(i) at least the required minimum intensity is maintained at all angles from 5 degrees above to 5 degrees below the horizontal;

(ii) at least 60 per cent of the required minimum intensity is maintained from 7.5 degrees above to 7.5 degrees below the horizontal.

(b) In the case of sailing vessels the vertical sectors of electric lights as fitted shall ensure that:

(i) at least the required minimum intensity is maintained at all angles from 5 degrees above to 5 degiees below the horizontal;

(ii) at least 50 per cent of the required minimum intensity is maintained from 25 degrees above to 25 degrees below the horizontal.

(c) In the case of lights other than electric these specifications shall be met as closely as possible.

И. Intensity of non-electric lights

Non-electric lights shall so far as practicable comply with the minimum intensities, as specified in the Table given in Section 8 of this Annex.

12. Manoeuvring light

Notwithstanding the provisions of paragraph 2 (f) of this Annex the manoeuvring light described in Rule 34 (b) shall be placed in the same fore and aft vertical plane as the masthead light or lights and, where practicable, at a minimum height of 2 metres vertically above the forward masthead light, provided that it shall be carried not less than 2 metres vertically above or below the after masthead light. On a vessel where only one masthead light is carried the manoeuvring light, if fitted, shall be carried where it can best be seen, not less than 2 metres vertically apart from the masthead light.

13. Approval

The construction of lights and shapes and the installation of lights on board the vessel shall be to the satisfaction of the appropriate authority of the State whose flag the vessel is entitled to fly.

(b) Круговые огни должны быть расположены таким образом, чтобы их не затемняли мачты, стеньги или конструкции в пределах угловых секторов более 6°. Это требование не распространяется на якорные огни, предписанные Правилом 30, которые нет необходимости выставлять на чрезмерной высоте над корпусом.

10. Вертикальные секторы

(a) Установленные электрические огни, за исключением огней на парусных судах, должны обеспечивать в вертикальных секторах:

(i) по меньшей мере требуемую минимальную силу света в пределах от 5° выше и до 5° ниже горизонтальной плоскости;

(ii) по меньшей мере 60 % требуемой минимальной силы света в пределах от 7,5° выше и до 7,5° ниже горизонтальной плоскости.

(b) Электрические о»ни, установленные на парусных судах, должны обеспечивать в вертикальных секторах:

(i) по меньшей мере требуемую минимальную силу света в пределах от 5° выше и до 5° ниже горизонтальной плоскости;

(И) по меньшей мере 50 % требуемой минимальной силы света в пределах от 25° выше и до 25° ниже горизонтальной плоскости.

(c) Для неэлектрических огней эти требования должны выполняться настолько, насколько это возможно.

11. Сила света неэлектрических огней

Минимальная сила света неэлектрических огней должна, насколько возможно, соответствовать значениям силы света, указанным в таблице пункта 8 этого Приложения.

12. Огонь маневроуказания

Независимо от положений пункта 2 (f) этого Приложения, огонь маневроуказания, предусмотренный Правилом 34 (Ь), должен быть расположен в той же самой продольно-вертикальной плоскости, что и топовый огонь или огни, и, насколько это практически возможно, на высоте не менее 2 м по вертикали выше переднего топового огня. При этом огонь маневроуказания должен быть расположен по вертикали не менее чем на 2 м выше или ниже заднего топового огня. На судне, которое имеет только

один топовый огонь, огонь маневроуказания, если он имеется, должен быть установлен на наиболее видном месте в расстоянии не менее 2 м по вертикали от топового огня.

13. Одобрение

Конструкция огней и знаков, а также установка огней на судне должны отвечать требованиям соответствующего компетентного органа того государства, под флагом которого судно имеет право плавания.

ANNEX II

ADDITIONAL SIGNALS FOR FISHING VESSELS FISHING IN CLOSE PROXIMITY

1. General

The lights mentioned herein shall, ii exhibited in pursuance of Rule 26 (d), be placed where they can best be seen. They shall be at Least 0.9 metre apart but at a lower level than lights prescribed in Rule 26 (b) (i) and (c) (i). The lights shall be visible all-round the horizon at a distance of at least 1 mile but at a lesser distance than the lights prescribed by these Rules for fishing vessels.

2. Signals for trawlers

(a) Vessels when engaged in trawling, whether using demersal or pelagic gear, may exhibit:

(i) when shooting their nets:

two white lights in a vertical line;

(«) when hauling their nets:

one white light over one red light in a vertical line;

(iii) when the net has come fast upon an obstruction, two red lights in a vertical line.

(b) Each vessel engaged in pair trawling may exhibit:

(i) by night, a searchlight directed forward and in the direction of the other vessel of the pair;

(ii) when shooting or hauling their nets or when their nets have come fast upon an obstruction, the lights prescribed in 2 (a) above.

3. Signals for purse seiners

Vessels engaged in fishing with purse seine gear may exhibit two yellow lights in a vertical line. These lights shall flash alternately every second and with equal light and occultation duration. These lights may be exhibited only when the vessel is hampered by its fishing gear.

ПРИЛОЖЕНИЕ II

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ СИГНАЛЫ ДЛЯ РЫБОЛОВНЫХ СУДОВ, ЗАНЯТЫХ ЛОВОМ РЫБЫ ВБЛИЗИ ДРУГ ОТ ДРУГА

1. Общее указание

Огни, указанные в этом Приложении, если они выставляются в соответствии с Правилом 26 (d), должны быть расположены на наиболее видном месте на расстоянии не менее 0,9 м в сторону от огней, предписанных Правилом 26 (b) (i) и (c) (i), и ниже этих огней. Эти огни должны быть круговыми и видимыми на расстояние не менее 1 мили, но на меньшее расстояние, чем огни, предписанные настоящими Правилами для судов, занятых ловом рыбы.

2. Сигналы для судов, занятых тралением

(a) Суда, занятые тралением, независимо от того, используют ли они донные или пелагические снасти, могут выставлять:

0) когда они выметывают снасти — два белых огня, расположенные по вертикальной линии;

(ii) когда они выбирают снасти — белый огонь над красным, расположенные по вертикальной линии;

(Ш) когда снасть зацепилась за препятствие — два крас-, ных огня, расположенные по вертикальной линии.

(b) Каждое судно, занятое парным тралением, может показывать:

(i) ночью — луч прожектора, направляемый вперед и в сторону другого судна этой пары;

(ii) когда суда выметывают или выбирают снасти или когда их снасти зацепились за препятствие, — огни, предписанные пунктом 2 (a) этого Приложения. [15]

TECHNICAL DETAILS OF SOUND SIGNALS APPLIANCES Whistles

(a) Frequencies and range of audibility

The fundamental frequency of the signal shall lie within the range 70-700 Hz.

The range of audibility of the signal from a whistle shall be determined by those frequencies, which may include the fundamental and/or one or more higher frequencies, which lie within the range

180-700 Hz (±1 per cent) and which provide the sound pressure levels specified in paragraph 1 (c) below.

(b) Limits of fundamental frequencies

To ensure a wide variety of whistle characteristics, the fundamental frequency of a whistle shall be between the following limits:

(i) 70-200 Hz, for a vessel 200 metres or more in length;

(ii) 130-350 Hz, for a vessel 75 metres but less than 200 metres in length;

(iii) 250-700 Hz, for a vessel less than 75 metres in length.

(c) Sound signal intensity and range of audibility

A whistle fitted in a vessel shall provide, in the direction of maximum intensity of the whistle and at a distance of 1 metre from it, a sound pressure level in at least one l/3rd-octave band within the range of frequencies 180-700 Hz (±1 per cent) of not less than the appropriate figure given in the table below.

Length of vessel metres	Inl/3rd-octave band level at 1 metre In dBnautical miles referred to 2xЮ~5 N/ m»	Audibility range in
200 or more	143	2
75 but less than 200	138	1.5
20 but less than 75	130	1
Less than 20	120	0.5

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ЗВУКОСИГНАЛЬНЫХ УСТРОЙСТВ

1. Свистки

(а) Частоты и дальность слышимости

Основная частота сигнала должна быть в пределах 70—700 Га.

Дальность слышимости сигнала должна определяться такими частотами, которые могут включать основную и (или) одну или несколько более высоких частот в пределах 180—700 Гц (±1 %), обеспечивающих уровни звукового давления, указанные ниже в пункте 1 (с) этого Приложения,

(b) Пределы основных частот

Чтобы обеспечить достаточно большое разнообразие характеристик свистков, основная частота должна находиться в следующих пределах:

(i) 70—200 Гц для судна длиной 200 м и более;

(И) 130—350 Гц для судка длиной 75 м и более, но менее 200 м;

(Ш) 250—700 Гц для судна длиной менее 75 м.

(с) Сила звука и дальность слышимости сигнала Установленный на судне свисток должен обеспечивать в направлении максимума силы звука и на расстоянии 1 м от него такой уровень звукового давления, который по крайней мере в одной !/з октавной полосе в диапазоне частот 180—700 Ги (±1 %) был бы не меньше, чем соответствующее значение, приведенное в нижеследующей таблице.

Длина судна в метрах	Уровень наДальность расстоянии 1 м в Чслышимости в октавной полосе вморских милях децибелах, отнесенный к 2хЮ—5 Н/м*	
200 или более	143	2
75 и более, но менее 200	138	1,5
20 и более, но менее 75	130	1
менее 20	120	0,5

The range of audibility In the table above Is for information and is approximately the range at which a whistle may be heard on its forward axis with 90 per cent probability in conditions of still air on board a vessel having average background noise level at the listening posts (taken to be 68 dB in the octave band centred on 250 Hz and 63 dB in the octave band centred on 500 Hz).

In practice the range at which a whistle may be heard is extremely variable and depends critically on weather conditions; the values given can be regarded as typical but under conditions of strong wind or high ambient noise level at the listening post the range may be much reduced.

(d) Directional properties

The sound pressure level of a directional whistle shall be not more than 4 dB below the prescribed sound pressure level on the axis at any direction in the horizontal plane within ±45 degrees of the axis. The sound pressure level at any other direction in the horizontal plane shall be not more than 10 dB below the prescribed sound pressure level on the axis, so that the range in any direction will be at least half the range on the forward axis. The sound pressure level shall be measured in that l/3rd-octave band which determines the audibility range.

(e) Positioning of whistles

When a directional whistle is to be used as the only whistle on a vessel, it shall be installed with its maximum intensity directed

straight ahead.

A whistle shall be placed as high as practicable on a vessel, in order to reduce interception of the emitted sound by obstructions and also to minimize hearing damage risk to personnel. The sound pressure level of the vessel's own signal at listening posts shall not exceed 110 dB (A) and so far as practicable should not exceed 100 dB (A).

(f) Fitting of more than one whistle

If whistles are fitted at a distance apart of more than 100 metres, it shall be so arranged that they are not sounded simultaneously.

(g) Combined whistle systems

If due to the presence of obstructions the sound field of a single whistle or of one of the whistles referred to in paragraph 1 (f) above is likely to have a zone of greatly reduced signal level, it is recommended that a combined whistle system be fitted so as to overcome this reduction. For the purposes of the Rules a combined whistle system is to be regarded as a single whistle. The whistles of a combined system shall be located at a distance apart of not more than

Дальность слышимости в приведенной таблице дается для сведения и приблизительно является той дальностью, на которой свисток можно услышать в направлении максимума силы звука с 90 % вероятностью в условиях спокойной атмо-сферы на борту судна со средним уровнем шума в местах прослушивания (принимая средний уровень шума 68 дБ в октавной полосе с центром 250 Гц и 63 дБ — в октавной полосе с центром 500 Гц).

Практически дальность, на которой можно услышать свисток, чрезвычайно изменчива и в большой степени зависит от условий погоды; вышеприведенные табличные значения можно рассматривать как типичные, но при наличии сильного ветра и высоком уровне шума в местах прослушивания дальность слышимости может значительно уменьшаться.

(d) Звукосигнальные устройства направленного действия Уровень звукового давления, создаваемый свистком направленного действия, в любом направлении в горизонтальной плоскости в пределах $\pm 45^{\circ}$ от направления максимума звука не должен быть ниже чем на 4 дБ от предписанного уровня звукового давления на основном направлении. Во всех остальных направлениях в горизонтальной плоскости уровень зву нового давления не должен быть ниже чем на 10 дБ от предписанного уровня звукового давления на основном направлении, так чтобы дальность слышимости в любом направлении была бы не меньше половины дальности слышимости на основном направлении. Уровень звукового давления должен измеряться в той '/з октавной полосе, которая определяет дальность слышимости.

(e) Расположение свистков

Когда свисток направленного действия применяется в качестве единственного свистка на судне, он должен быть установлен таким образом, чтобы максимальная сила звука была направлена строго вперед. Свисток должен быть расположен настолько высоко, насколько это практически возможно на судне, чтобы уменьшить помехи распространению звука и свести к минимуму опасность повреждения слуха у экипажа. Уровень звукового давления собственного сигнала судна в местах прослушивания звуковых сигналов не должен быть более ПО дБ (А) и, насколько это практически возможно, не превышать 100 дБ (А).

(f) Установка более чем одного свистка

Если на судне свистки установлены на расстоянии более 100 м друг от друга, то должны быть приняты меры, чтобы они не действовали одновременно.

(g) Комбинированные звуковые системы

Если предполагается, что из-за наличия препятствий звуковое поле единичного свистка или одного из свистков, упомянутых в пункте 1 (f) этого Приложения, имеет зону значительного снижения уровня сигнала, то рекомендуется устанавливать комбинированную систему, чтобы устранить влияние этих препятствий. Применительно к настоящим Правилам комбинированная звуковая система должна рассматриваться как один свисток. Свистки комбинированной системы должны быть размещены на расстоянии не более

100 metres and arranged to be sounded simultaneously. The frequency of any one whistle shall differ from those of the others by at least 10 Hz.

2. Bell or gong

(a) Intensity of signal

A bell or gong, or other device having similar sound characteristics shall produce a sound pressure level of not less than 110 dB at a distance of 1 metre from it.

(b) Construction

Bells and gongs shall be made of corrosion-resistant material and designed to give a clear tone. The diameter of the mouth of the bell shall be not less than 300 mm for vessels of 20 metres or more in length, and shall be not less than 200 mm for vessels of 12 metres or more but of less than 20 metres in length. Where practicable, a power-driven bell striker is recommended to ensure constant force but manual operation shall be possible. The mass of the striker shall be not less than 3 per cent of the mass of the bell.

3. Approval

The construction of sound signal appliances, their performance and their installation on board the vessel shall be to the satisfaction of the appropriate authority of the State whose flag the vessel is entitled to fly.

100 м друг от друга и устроены так, чтобы могли звучать одновременно. Частоты этих свистков должны между собой отличаться по меньшей мере на 10 Гц.

2. Колокол или гонг

(a) Сила звука сигнала

Колокол или гонг, или иное устройство с аналогичными звуковыми характеристиками должны обеспечивать уровень звукового давления не менее 110 дБ на расстоянии 1 м от них.

(b) Конструкция

Колокола и гонги должны быть изготовлены из коррозионно-стойкого материала и издавать звук чистого тона. Диаметр раструба колокола должен быть не менее 300 мм для судов длиной 20 м или более и не менее 200 мм для судов длиной 12 м или более, но менее 20 м. Там, где это практически возможно, рекомендуется применять колокол с механическим приводом «языка» для обеспечения постоянной силы звука, но при этом должна быть сохранена возможность звонить в колокол вручную. Масса «языка» должна быть не менее 3 % массы колокола.

3. Одобрение

Конструкция звукосигнальных устройств, их характеристики и установка на судне должны отвечать требованиям соответствующего компетентного органа государства, под флагом

которого судно имеет право плавания.

DISTRESS SIGNALS

I. The following signals, used or exhibited either together or separately, indicate distress and need of assistance:

(a) a gun or other explosive signal fired at intervals of about a minute;

(b) a continuous sounding with any fog-signalling apparatus;

(c) rockets or shells, throwing red stars fired one at a time at short intervals;

(d) a signal made by radiotelegraphy or by any other signalling

method consisting of the group • • ----- • • (SOS)

in the Morse Code;

(e) a signal sent by radioteiephony consisting of the spoken word „Mayday";

(f) the International Code Signal of distress indicated by N.C.;

(g) a signal consisting of a square flag having above or below it a ball or anything resembling a ball;

(h) flames on the vessel (as from a burning tar barrel, oil barrel, etc.);

(i) a rocket parachute flare or a hand flare showing a red light;

(j) a smoke signal giving off orange-coloured smoke;

(k) slowly and repeatedly raising and lowering arms outstretched to each side;

(l) the radiotelegraph alarm signal;

(m) the radiotelephone alarm signal;

(n) signals transmitted by emergency position-indicating radio beacons.

ПРИЛОЖЕНИЕ IV СИГНАЛЫ БЕДСТВИЯ

I. Следующие сигналы, используемые или выставляемые вместе либо раздельно, указывают, что судно терпит бедствие и нуждается в помощи:

(a) пушечные выстрелы или другие производимые путем взрыва сигналы с промежутками около 1 мин;

(b) непрерывный звук любым аппаратом, предназначенным для подачи туманных сигналов;

(c) ракеты или гранаты, выбрасывающие красные звезды, выпускаемые поодиночке через короткие промежутки времени;

(d) сигнал, переданный по радиотелеграфу или с помощью

любой другой сигнальной системы, состоящий из сочетания звуков • * • —--- • • (SOS) по азбуке Морзе;

(e) сигнал, переданный по радиотелефону, состоящий из произносимого вслух слова «Мэдэ»;

(f) сигнал бедствия по Международному своду сигналов — NC;

(g) сигнал, состоящий из квадратного флага с находящимся над ним или под ним шаром или чем-либо похожим на шар;

(h) пламя на судне (например, от горящей смоляной или мазутной бочки и т. п.);

(i) красный свет ракеты с парашютом или фальшфейер красного цвета;

(]) дымовой сигнал — выпуск клубов дыма оранжевого цвета;

(k) медленное и повторяемое поднятие и опускание рук, вытянутых в стороны;

(l) радиотелеграфный сигнал тревоги;

(ш) радиотелефонный сигнал тревоги;

(п) сигналы, передаваемые аварийными радиобуями указания положения.

2. The use or exhibition of any of the foregoing signals except for the purpose of indicating distress and need of assistance and the use of other signals which may be confused with any of the above signals is prohibited.

3. Attention is drawn to the relevant sections of the International Code of Signals, the Merchant Ship Search and Rescue Manual and the following signals:

(a) a piece of orange-coloured canvas with either a black square • and circle or other appropriate symbol (for identification from the air);

(b) a dye marker.

Запрещается применение или выставление любого из Вышеуказанных сигналов в иных целях, кроме указания о бедствии и необходимости помощи; не допускается также использование сигналов, которые могут быть спутаны с любым из вышеперечисленных сигналов.

3. Следует также обращать внимание на соответствующие разделы Международного свода сигналов, Руководства по поиску и спасанию торговых судов, а также на возможность использования следующих сигналов:

(a) полотнище оранжевого цвета с черным квадратом либо кругом или другим соответствующим символом (для опознавания с воздуха);

(b) цветное пятно на воде.

GUIDANCE FOR THE UNIFORM APPLICATION OF CERTAIN RULES OF THE INTERNATIONAL REGULATIONS FOR PREVENTING COLLISIONS AT SEA, 1972

The following guidance is provided to assist seafarers and all others concerned in the application of certain rules of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972:

1. Clarification of the definition „Vessel constrained by her

draught". Rule 3 (h)

Not only the depth of water but also the available navigable water width should be used as a factor to determine whether a vessel may be regarded as constrained by her draught. When determining this, due account should also be taken of the effect of a small underkeel clearance on manoeuvrability of the vessel and thus her ability to deviate from the course she is following. A vessel navigating in an area with a small underkeel clearance but with adequate space to take avoiding action should not be regarded as a vessel constrained by her draught.

2. Clarification of the application of the word „underway". Rule 3 (V

When applying the definition of the term „underway" marinors should also have regard to Rule 35 (b) where it is indicated that a ves* sel may be underway but stopped and making no way through the water.

3. Clarification of the implication of the words „not to impede" as appearing in Rules 9 (b), (c) and (d), 10 (i) and (j) and 16 (d)

When a vessel is required not to impede the passage of another vessel, such vessel shall'so far as practicable navigate in such a way as to avoid the development of risk of collision. If, however, a situation has developed so as to involvo risk of collision, the relevant Steering and Sailing Rules shall be complied with.

4. Clarification of the relation between Rule 10 and the Rules of Part B, Sections II and 111

A vessel navigating in or near a traffic separation scheme adopted by the Organization shall, in particular, comply with Rule 10 of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, to minimize the development of risk of collision with another vessel. The other Rules of the 1972 Collision Regulations apply in all respects, and particularly the Rules of Part B. Sections II and III, if risk of collision with another vessel is deemed to exist.

ay

РУКОВОДСТВО ПО ЕДИНОМУ ПРИМЕНЕНИЮ НЕКОТОРЫХ ПРАВИЛ МППСС—72

Нижеприведенное руководство предназначено для помощи мореплавателям и всем другим лицам, которых это касается, в части применения некоторых Правил МППСС—-72.

1. Разъяснение термина «Судно, стесненное своей осадкой», Правило 3 (h).

В качестве фактора, определяющего можно ли рассматривать судно как стесненное сноси осадкой, следует использовать не только глубину, но также и доступную ширину судоходных вод. Должно • внимание необходимо также обращать на влияние малой глубины по[1]! килем па маневренные качества судна и. таким образом, на его спи собность отклониться от курса, которым оно следует. Судно, идущее в районе и котором оно имеет малую глубину под килем, но достаточное hj v I транпво для предпринята действий для избежания столкновения нельзя считать судном, стесненным своей осадкой.

2. Разтзяснение применения термина «на ходу». Правило 3 (i).

Применяя термин «на ходу», мореплавателям следует также иметь в виду Правило 35 (Ь). в котором говорится, что судно будучи на ходу, может остановиться и не иметь хода относительно воды.

3. Разъяснение смысли выражения «не затруднять», употребляемого в Правилах 9 (b), (c) и (d), 10 (I) и (/) и 18 (d).

В случае, когда судну предписывается по затруднять движение другого судна, оно должно, ьас'олько зто практически возможно, следовать таким образом, что! г создават. опасности столгнопегл Однако если ситуация еле.- члась так, что появилась опасность его . новения, необходимо собтюдагь соответствующие Правила плакат я и маневрирования.

4. Разъяснение связи Правила 10 с Правилами разделов II и III части В.

Судно, следующее в сис еме разделения твижения, принятой Организацией, или вблизи нее, должно, прежде всего, действовать в »с tn ветствии с Правилом 10 МППСС—72, чтобы свести до минимума возможность возникновения опасности столкновения с другим судком Если предполагается, что опасность столкновения с другим с)дком существует,

применяются в полном объеме другие Правила МППСС—72, в особенности Правила разделов II и III части B

5. Clarification of the transference within a lane, Rule 10 (b) (i)

It is within the ordinary practice of prudent seamanship and in keeping with the provisions of Rule 10 of the 1972 Collision Regulations that a vessel using a traffic lane may make a transfer within a lane from one side to the other, provided such a transfer is accomplished at as small an angle to the general direction of traffic flow as is

practicable.

6. Clarification on the use of inshore traffic zones by small vessels, Rule 10 (d)

To comply with Rule 10 (]) and for reasons of safe navigation

a vessel of less than 20 metres in length or a sailing vessel, even when

through traffic, may use inshore traffic zones.

7. Clarification of the relation between Rule 18 (d) and the Rules of Part B, Sections 11 and III

A vessel constrained by her draught shall, when risk of collision with another vessel in a crossing or head-on situation exists, apply the relevant Stoering and Sailing Rules as a power-driven vessel. She should, when showing the signals prescribed by Rule 28, have her engines ready for immediate manoeuvre and proceed at a safe speed as required by Rule 6.

5. Пояснение о смещении судна в полосе движения. Правило 10 (Ь). (I).

Считается соответствующим обычной практике безопасного судовождения и требованиям Правила 10 МППСС—72, что судно, использующее полосу движения, может смещаться внутри этой полосы от одной ее стороны к другой, выполняя это смещение под возможно меньшим углом к общему направлению потока движения.

6. Разъяснение об использовании малыми гидами зон прибрежного плавания, Правило 10 (d)

Чтобы обеспечить выполнение требований Правила 10 (j) и исходя из соображений безопасности плавания, судно длиной менее 20 м или парусное судно может использовать зоны прибре чного плавания даже при транзитном проходе.

7. Разъяснение связи между Правилом 18 (d) и Правилами разделов II и III части B.

Судно, стесненное своей осадкой, при наличии опасности столкновения с другим судном в ситуации пересекающихся или встречных курсов, должно применять соответствующие Правила плавания и маневрирования как судно с механическим

двигателем. Оно должно, выставляя сигналы, предписанные Правилом 28, иметь машины готовыми к немедленному маневру и следовать с безопасной скоростью в соответствии с требованиями Правила 6.

СВОДНАЯ КОРРЕКТУРА 1995 г.

к Международным правилам предупреждения столкновений судов в море 1972 г. изд.1982 г.

В сводную корректуру включены извещения мореплавателям 8434/88 и 7875/90 и корректура МППСС-72 с поправками 1993 г. (ИМ 174/95), вступающими в силу 4 ноября 1995 г.

1. Стр. 5. Текст вычеркнуть, корректуру по ИМ 8434/88 и 7875/90 не числить и вза-'мен поместить:

«Настоящее издание содержит текст на русском и английском языках Международных правил предупреждения столкновений судов в море, 1972 г. (МППСС-72) , в который внесены поправки, принятые Международной морской организацией (ИМО) в 1981, 1987, 1989, 1993 гг.

Русский перевод текста МППСС-72 и поправки откорректированы и одобрены компетентными органами соответствующих министерств, ведающих безопасностью мореплавания.

Н астоящее издание содержит также Руководство по единому применению некоторых правил МППСС-72, принятое Комитетом по безопасности на море на 46-й сессии (КБМ/циркуляр 320).

Сведения о всех последующих изменениях в тексте Правил будут публиковаться в ИМ ГУНиО МО.».

2. Стр. 8. Строка 7 снизу. Вычеркнуть с «without» по «vessel». (ИМ 8434/88)

3. Стр. 9. Строка 10 снизу. Вычеркнуть с «без препятствия» по «функциям».

(ИМ 8434/88)

4. Стр. 12. Строка 16 сверху. Вместо «depth of water» поместить: «depth and width

of navigable water*. (ИМ 8434/88)

5. Стр. 13. Строка 18 сверху. Вместо «глубинами» написать «глубиной и шириной су

доходных вод». (ИМ 8434/88)

6. Стр. 18. Строка 3 сверху. После строки поместить:

«(f) (i) A vessel which, by any of these Rules, is required not to impede the passage or safe passage of another vessel shall, when required by the circumstances of the case, take early action to allow sufficient sea room for the safe passage of the other vessel. ' - «

(ii) A vessel required not to impede the passage or safe passage of another vessel is not relieved of this obligation if approaching the

other vessel so as to involve risk of collision and shall, when taking action, have full regard to the action which may be required by the Rules of this Part.

(iii) A vessel the passage of which is not to be impeded remains fully obtiged to comply with the Rules of this Part when the two vessels are approaching one another so as to involve risk of collision.». (ИМ 8434/88)

7. Стр. 18. Строка 1 снизу. После «Organization» поместить: «and does not relieve any

vessel of her obligation under any other Rule.». (ИМ 8434/88)

8. Стр. 19. Строка 3 сверху. После строки поместить:

«(f) 0) Судно, обязанное согласно какому-либо из настоящих Правил не затруднять движение или безопасный проход другого судна, должно, когда этого требуют обстоятельства, предпринять заблаговременное действие с тем, чтобы оставить достаточное водное пространство для безопасного прохода другого судна.

(ii) Судно, обязанное не затруднять движение млн безопасный проход-другого судна, не освобождается от этой обязанности при приближении к другому судну так, что возникает опасность столкновения, и должно, предпринимая свои действия, полностью учитывать те действия, которые могут потребоваться согласно Правилам настоящей части

(iii) Когда два судна приближаются друг к другу так, что возникает опасность столкновения, судно, движение которого нс должно затрудняться, обязано полностью соблюдать Правила настоящей части.». (ИМ 8434/88)

9 Стр. 19. Строка 1 снизу. После «Организацией» поместить: «и не освобождает никакое судно от его обязанностей, вытекающих из любого другого Правила.». (ИМ 8434/88)

10. Стр. 20. Строка 11 сверху После «cross» поместить: «on a heading*. (ИМ 8434/88)

11. Стр. 20. Строки 13—17 сверху. Вычеркнуть и взамен поместить:

«(d) (i) A vessel shall not use an inshore traffic zone when she can safely use the appropriate traffic lane within the adjacent traffic separation scheme. However, vessels of less than 20 metres in length, sailing vessels and vessels engaged in fishing may use the inshore traffic zone.

(ii) Notwithstanding subparagraph (d) (i), a vessel may use an inshore traffic zone when en route to or from a port, offshore installation or structure, pilot station or any other place situated within the inshore traffic zone, or to avoid immediate danger.». (ИМ 7875/90)

12. Стр. 21, Строка 14 сверху. После «возможно.» поместить:

«курсом». (ИМ 8434/88)

13. Стр. 21. Строки 16—20 сверху. Вычеркнуть и взамен поместить:

«(d) (i) Судно не должно использовать зону прибрежного плавания, когда оно может безопасно использовать соответствующую полосу движения в прилегающей системе разделения движения. Однако суда длиной менее 20 м, парусные суда р суда, занятые ловом рыбы, могут использовать зону прибрежного плавания.

(ii) Независимо от предписаний подпункта (d) (i) судно может использовать зону прибрежного плавания, следуя в порт, к морской установке или сооружению, лоцманской станции или какому-либо другому месту, которые находятся в пределах зоны прибрежного плавания, или от них, или для избежания непосредственной опасности.». (ИМ 7875/90)

14. Стр. 38. Строки 25—26 сверху вычеркнуть.

15. Стр. 38. Строки 6—8 снизу. Вычеркнуть с «a vessel* по «a basket;». (ИМ 174/95)

16. Стр. 39. Строки 27—28 сверху. Вычеркнуть с «судно» по «корзину;». (ИМ 174/95)

17. Стр. 39. Строки 8—9 снизу. Вычеркнуть с «судно» по «корзину;». (ИМ 174/95)

18. Стр. 40. Строки 1—3 сверху. Вычеркнуть и взамен поместить:

«(d) The additional signals described in Annex II to these regulations apply to a vessel engaged in fishing in close proximity to other vessels engaged in fishing.». (ИМ 174/95)

19. Стр. 41. Строки 1—3 сверху. Вычеркнуть и взамс-н поместить:

«(d) Дополнительные сигналы, приведенные в Приложении Н к этим Правилам, применяются к судну, занятому ловом рыбы вблизи других судов, занятых ловом рыбы.». (ИМ 174/95)

20. Стр. 56. Строка 3 снизу. Вычеркнуть «, then such masthead» и взамен поместить:

«or the all-round light prescribed in Rule 23 (c) (i) is carried in addition

to sidelights, then such masthead light or all-round*. (ИМ 8434/88)

21. Стр. 57. Строка 3 снизу. Вычеркнуть «то такой топовый» и взамен поместить: «или

несет круговой огонь, предписанный Правилом 23 (c) (i), дополнительно к бортовым огням, то такой топовый или круговой». (ИМ 8434/88)

22. Стр. 58. Строка 7 снизу. Исправить «hull» на «gunwale».

(ИМ 8434/88)

23. Стр. 59. Строки 9—10 снизу Исправить «корпусом» на «планширем». (ИМ 8434/88)

24. Стр. 60. Строка 21 сверху. После строки поместить:

«(d) When only one masthead light is prescribed for a power driven vessel, this light shall be exhibited forward of amidships; except that a vessel of less than 20 metres in length need not exhibit this light forward of amidships but shall exhibit it as Tar forward as is practicable.». (ИМ 174/95)

25. Стр. 61. Строка 21 сверху. После строки поместить:

«(d) Если для судна с механическим двигателем предписан только один топовый огонь, этот огонь должен располагаться впереди миделя; исключение составляет судно длиной менее 20 м, которое не обязано выставлять этот огонь впереди миделя, но должно выставлять его настолько впереди, насколько это практически возможно.». (ИМ”?74/95)

26. Стр. 66. Строка 1 сверху. Исправить «(b)» на «(b) (i)». (ИМ 174/95)

27. Стр. 66. Строка 5 сверху. После строки поместить:

«(ii) I: it is impracticable to comply with paragraph (b) (i) of this section by exhibiting only one all-round light, two all-round lights shall be used suitably positioned or screened so that they appear, as far as practicable, .as one light at a distance of one mile.». (ИМ 174/95)

28. Стр. 66. Строки 8 и 15 сверху. После «vessels» поместить: «underway». (ИМ 8434/88)

29. Стр. 66. Строка 5 снизу. После строки поместить:

«13. High speed craft

The masthead light of high speed craft with a length to breadth ratio of less than 3.0 may be placed at a height related to the breadth of the craft lower than that prescribed in paragraph (2) (a) (i) of this annex, provided that the base angle of the isosceles triangles formed by the sidelights and masthead light, when seen in end elevation, is not less than 27°.». (ИМ 174/95)

30. Стр. 66. Строка 4 снизу. Исправить 13 на 14. (ИМ 174/95)

31. Стр. 67. Строка 1 сверху. Исправить «(b) на (b) (i)». (ИМ 174/95)

32. Стр. 67. Строка 6 сверху. После строки поместить:

«(ii) Если практически трудно выполнить требования подпункта (b) (i) этого раздела установкой только одного кругового огня, должны быть выставлены два круговых огня в подходящем месте или экранированных таким образом, чтобы они были видны, насколько это практически возможно, как один огонь с расстояния 1 миля.». (ИМ 174/95)

!}

33. Стр. 67. Строки 9 и 7+ сверху. После «судах» поместить: «на ходу». (ИМ 8434/88)

34. Стр. 67. Строка 5 снизу. После строки поместить:

13. Высокоскоростные плавучие средства

Топовый огонь на высокоскоростном плавучем средстве, отношение длины которого к его ширине менее- 3,0, может быть установлен на высоте менее ширины этого судна, а не так как это предписано подпунктом 2 (а) (i) этого Приложения, при условии, чтобы угол при основании равнобедренного треугольника, образованного бортовыми отличительными и топовыми огнями, видимый с верхней точки оконечности судна, был не менее 27e.». (ИМ 174/95)

35. Стр. 67. Строка 4 снизу. Исправить 13 на 14. (ИМ 174/95)

36. Стр. 68. Строка 11 сверху. После «Vessels» поместить: «of 20 metres or more in

length». (ИМ 174/95)

37. Стр. 68. Строка 12 сверху. Исправить «may» на «shall». (ИМ 174/95)

38. Стр. 68. Строка 11 снизу. Вычеркнуть с «engaged» по «тау» и взамен поместить: «of

20 metres or more in length engaged in pair trawling shall». (ИМ 174/95)

39. Стр. 68. Строка 6 снизу. После строки поместить:

«(c) A vessel of less than 20 metres in length engaged in trawling, whether using demersal or pelagic gear or engaged in pair trawling, may exhibit the lights prescribed in paragraphs (a) or (b) of this section, as appropriate.». (ИМ 174/95)

40. Стр. 69. Строка 13 сверху. После «Суда» поместить: «длиной 20 м или более».

(ИМ 174/95)

42 Стр. 69. Строк» [5 с*изу. Вычеркнуть с «, занятое» по «может» и взамен поместить: «длино# 20 ы или более, занятое парным тралением, должно». (ИМ 174/95)

43. Стр. 69. Строка 9 снизу. После строки поместить:

•»(c) Судно длиной менее 20 м, занятое тралением, независимо от того, использует ли оно донные или пелагические снасти или занято парным тралением, может выставлять огни, предписанные пунктами (а) или (Ь) этого раздела соответственно.». (ИМ 174/95) г

44. Стр. 76. Строка 1 снизу. Корректуру по ИМ 8434/88 не числить. После строки по

местить: ,

«(o) approved signals transmitted by radiocommunication

systems, including survival craft radar transponders.». (ИМ 174/95)

45. Стр. 77. Строка 1 снизу. Корректуру по ИМ 8434/88 не числить. После строки

поместить:

«(о) установленные сигналы, передаваемые системами радиосвязи, включая сигналы радиолокационных маяков-ответчиков на спасательных шлюпках и плотах.». (ИМ 174/95)

11ткорректи|*«?1&во в wpitecr» гр. ш ч Последу** ,л*а. Bft.

ИМ"Л, фл >ˆ-1 Хз _от

У-ШШ *

В . w у ; ii . Hi i щ .....

Влож^* сводная корректур* 19 г.

Опгкорр Проверил (OjP

Редактор Н А. Долотов Технический редактор Н. А. Паламарчук

Сдано в набор 25.04.95. Формат 70Х 108/|». Подписано в печать 10.07.95.

Бумага офсетная. Гарнитура Литературная. Печать офсетная.

Уел. печ. л. 0,7. Тираж 10 000 экз. Изд. Ns 62. Заказ 22023.

notes

1

Заказ 2266

Ззказ 2265

3

The latter vessel may however take action to avoid collision by her manoeuvre alone, as soon as it becomes apparent to her that the vessel required to keep out of the way is not taking appropriate action in compliance with these Rules.

4

Однако это другое судно, когда для него становится очевидным, что судно, обязанное уступить дорогу, не предпринимает соответствующего действия, требуемого этими Правилами, может предпринять действие, чтобы избежать столкновения только собственным маневром.

5

A vessel constrained by her draught shall navigate with particular caution having full regard to her special condition.

Заказ 2265

a power-driven vessel of less than 7 metres in length whose maximum speed does not exceed 7 knots may in lieu of the lights prescribed in paragraph (a) of this Rule exhibit an all-round white light and shall, if practicable, also exhibit sidelights;

(iii) the masthead light or all-round white light on a power-driven vessel of less than 12 metres in length may be displaced from the fore and aft centreline of the vessel if centreline fitting is not practicable, provided that the sidelights are combined in one lantern which shall be carried on the fore and aft centreline of the vessel or located as nearly as practicable in the same fore and aft line as the masthead light or the all-round white light.

a vessel being towed alongside shall exhibit a sternlight and at the forward end, sidelights.

9

Редакция текста 197? года: «... два топовых огня впереди,». (Прим, ред.)

10

Редакция текста 1972 года: «Судно длиной менее 7 м на якоре или на мели----» (Прим, ред.)

11

Редакция текста 1972 года: «... или знаки, предписанные пунктами (a), (Ь) или (d) ...». (Прим, ред)

the vessel about to be overtaken when acting in accordance with Rule 9 (e) (i) shall indicate her agreement by the following signal on her whistle:

O

— one prolonged, one short, one prolonged and one short blast, in that order.

Правила вступили в силу 15 июля 1977 г. (Прим, ред)

For sternlights and masthead lights and at 22.5 degrees abaft the beam for sidelights, the minimum required intensities shall be maintained over the arc of the horizon up to 5 degrees within the limits of the sectors prescribed in Rule 21. From 5 degrees within the prescribed sectors the intensity may decrease by 50 per cent up to the prescribed limits; it shall decrease steadily to reach practical cut-off at not more than 5 degrees outside the prescribed sectors.

15

Сигналы для судов, производящих лов рыбы кошельковыми неводами

Суда, производящие лов рыбы кошельковыми неводами, могут выставлять два желтых огня, расположенные по вертикальной линии. Эти огни должны попеременно давать проблески каждую секунду, причем продолжительность света и затемнения должна быть одинаковой. Эти огни могут быть выставлены только тогда, когда движение судна затруднено его рыболовными снастями.